№12 (954) ДЕКАБРЬ 2010 WWW.ZR.RU

За рулем

ЕСТ-РЕМОНТ NISSAN QASHQAI ›178

ПОДВЕСКА С ПЕРЕМЕННОЙ ЖЕСТКОСТЬЮ ДЛЯ ВАЗа ›188

СУПЕРПРЕМЬЕРЫ
HYUNDAI SONATA ›48
VOLKSWAGEN PASSAT ›44

В ОТЛИЧНОЙ ФОРМЕ

KIA SPORTAGE
TOYOTA RAV4
FORD KUGA
›22

ПРОДАТЬ МАШИНУ С ВЫГОДОЙ ›140

БУДУЩЕЕ «РЕНО» В РОССИИ ›208

ГУСЕНИЦА НА СНЕГУ ›262

›246 **БИТВА ТИТАНОВ**
LEXUS IS-F • MERCEDES-BENZ C63 AMG

ВЫБЕРЕМ ТРАНСПОРТ
ДЛЯ ДЕДА МОРОЗА ›118

ISSN 0321-4249
9 770321 424007 10012

Scan Pentes

Антон Чуйкин, главный редактор

Пробка – только от шампанского

Месяц назад, в понедельник, 1 ноября, крупнейшие радиостанции разнесли новость: на дорогах Москвы почему-то довольно свободно. Пробок нет. То ли изменение распорядка работы столичных чиновников повлияло, то ли короткая рабочая неделя, то ли субботний рейд мэра…

Это должно когда-то закончиться. Заторы стали частью жизни любого горожанина, будь он автомобилист или «безлошадный», москвич или хабаровчанин. И я подумал: а что, если в самом деле вот так, р-р-раз – и нет пробок?

Как мы будем оправдывать опоздания – на работу, на встречу, на родительское собрание?

Чем займем лишние два часа свободного времени – час сэкономим с утра, другой вечером?

Когда и, главное, где мы будем слушать радио? Узнавать новости? Радоваться новой музыкальной композиции? Смеяться шуткам любимых ведущих?

Как планировать рабочий день, если в машине на это не будет времени: сел за руль – и почти сразу приехал?!

Если нет пробок – зачем мобильники? Это сейчас в заторе потрепался с приятелем, обсудил дела с коллегой, выслушал ЦУ начальства (а кто-то и сам дал их). Взамен радости выбрать новую «нокию», «самсунг», «блэкберри» – стационарный телефон и личное общение?!

Чем займем себя в гостях, заявившись туда на час раньше, а уехав на час позже?

И как быть с инструкциями к автомобилю? Точно знаю, что я не один такой – читаю толстый мануал в пробках. Тыкаю потом в кнопки. Иногда узнаю много нового.

И как же вы, милые, собираетесь краситься? Наносить макияж, стоя в пробке, – это уже не шутка, обычай.

Когда, наконец, мы будем просто размышлять? Глядеть на медленно падающий снег за окном, на мерцающие стоп-сигналы и думать, думать…

Так думал я утром 1 ноября, месяц назад, стоя в огромной пробке на въезде в Москву, а потом на МКАД. Шесть километров за полтора часа, да. Может, все-таки покончим с пробками? Допустим, прямо с Нового года. С наступающим!

КРУПНЫМ ПЛАНОМ

3 **ПРОБКА – ТОЛЬКО ОТ ШАМПАНСКОГО**

14, 152, 220 **НОВОСТИ**

АВТОМОБИЛИ

22 **ВСЕ НА ФИТНЕС!**
Тест «КИА-Спортидж», «Тойоты-RAV4», «Форда-Куга»

36 **ПО СВОЕЙ ЛЫЖНЕ**
«БМВ-Туринг» 5-й серии

40 **ЭКОНОМ-КЛАСС**
«Опель-Мерива» с дизелем

44 **ТРЕТИЙ КИТ**
Новый «Фольксваген-Пассат»

48 **ИСПОЛНЯЕТСЯ ВПЕРВЫЕ**
«Хёндай-Соната»

54 **ЛОВИСЬ, РЫБКА БОЛЬШАЯ**
«Тойота-Хайлендер»

58 **ИСТИННЫЙ ДЕМОКРАТ**
Дизельный «Вольво-S60»

64 **ШОК И ТРЕПЕТ**
«Инфинити-QX56»

68 **ГИТАРА СЕМИСТРУННАЯ**
Презентация «Форда С-МАХ»

72 **АВТОМАТ ЗАДВИНУЛ РОБОТА**
Модернизация «Хонды-Сивик»

74 **ГЕННАЯ ИНЖЕНЕРИЯ**
Кроссовер «Субару-Импреза XV»

76 **С ВОДОЙ НЕ ШУТЯТ**
«Пежо-4007» из Калуги

78 **ВОСЬМОЕ ПУТЕШЕСТВИЕ СИНДБАДА**
Новый «Ниссан-Патруль»

82 **ВЫБОР РАЗУМА**
«Мицубиси-Паджеро 3,0»

84 **КАЗИНО «РОЯЛЬ»**
«Мерседес-Бенц CLS»

88 **ВКУС И ПРИВКУС**
Тест хэтчбеков «Рено-Меган», «Ниссан-Тиида»,«Хёндай-i30», «Опель-Астра»

106 **СВОДИМ СЧЕТЫ**
Анализ тестовых замеров за год

КУРЬЕР

110 **ИЛЛЮЗИЯ ДОСТУПНОСТИ**
Читатель о «Ладе-Гранта»

111 **ВЫ НАМ ПИСАЛИ**

112 **ТЕХОСМОТР ЗА КИЛОРУБЛИ**

АВТОРЫНОК

114 **БОЛЬШЕ, ЛУЧШЕ, ДОРОЖЕ**
Автомобили ценой 780–850 тыс. руб.

118 **НА ЧЕМ ПРИЕДЕТ ДЕД МОРОЗ**
«Соболь» для подарков

124 **СОГЛАСЕН НА ЛЮБУЮ РАБОТУ**
«Фольксваген-Тигуан» в парке ЗР

130 **ШЕСТИСОТЫЙ**
«Мерседес-Бенц S 600» 1997 года

134 **РУССКИЙ СТАНДАРТ**
«Мицубиси-ASX» для России

68 ГИТАРА СЕМИСТРУННАЯ
Презентация «Форда С-МАХ»

54 ЛОВИСЬ, РЫБКА БОЛЬШАЯ
«Тойота-Хайлендер»

88 ВКУС И ПРИВКУС
Тест хэтчбеков «Рено-Меган», «Ниссан-Тиида»,«Хёндай-i30», «Опель-Астра»

138 ДОРОГАЯ ПЕРЕДАЧА
Сервисная книжка средних вседорожников

140 ПРАВИЛА ТОРГОВЛИ
Продаем автомобиль

142 ДЕЛА КУЗОВНЫЕ
Выбираем тип кузова

146 ЦЕНА ПОПУЛЯРНОСТИ
«Фольксваген-Поло Седан» против «Мазды-3» б/у

156 ОВАЛЬНЫЙ ИНТЕРЕС
Рейд по сервисам «Форда»

КОМПОНЕНТЫ

162 ТОТАЛЬНОЕ СООТВЕТСТВИЕ
Визит на «Тоталь»

164 РЕАНИМАТОРЫ
Пускозарядные устройства

166 РУКОМОЙНИКИ
Средства для очистки рук

168 НА ПРИЛАВКЕ
Новые товары

ТЕХНИКА

170 ДВОЙНОЙ УДАР
Крэш-тесты «Шкоды»

172 НА ЧЕМ СТОИМ?
Подвески (словарь)

174 НОВИНКИ, ИССЛЕДОВАНИЯ, ИЗОБРЕТЕНИЯ

РЕМОНТ И СЕРВИС

178 ПРОСТО БУДЬ МУЖЧИНОЙ
Тест-ремонт «Ниссана-Кашкай»

184 ТЕКУЩИЙ РЕПЕРТУАР
Хомуты и шланги

186 ИСПРАВЛЕННОМУ – ВЕРИТЬ
Доводим «Рено-Логан»

188 ЛЕТЯЩЕЙ ПОХОДКОЙ
Регулируемые амортизаторы SS20

192 СОВЕТЫ БЫВАЛЫХ

194 РАСПРАВИТЬ КАНИСТРУ
Конкурс знатоков-технарей

196 ФРАНЦУЗСКАЯ ЭВОЛЮЦИЯ
«Ситроен-С4» в деталях

БЕЗОПАСНОСТЬ

202 ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

204 СКВОЗНОЙ ТУПИК
Как толкуют Правила

205 ДЕЛИТЬСЯ НАДО
Подкатегории в правах

206 ТО ИЛИ НЕ ТО?
Техосмотр в разных странах

ЭКОНОМИКА

208 БРУНО АНСЕЛЕН: Я – ЗА ЯЛЬЯНСЫ
Интервью с руководителем «Рено-Россия»

84 КАЗИНО «РОЯЛЬ»
«Мерседес-Бенц CLS»

64 ШОК И ТРЕПЕТ
«Инфинити-QX56»

170 ДВОЙНОЙ УДАР
Крэш-тесты «Шкоды»

156 ОВАЛЬНЫЙ ИНТЕРЕС
Рейд по сервисам «Форда»

АВТОМОБИЛИ НОМЕРА

36 «БМВ-525i Туринг»
58 «Вольво-S60»
64 «Инфинити-QX56»
222 «КамАЗ»* (обзор)
22 «КИА-Спортидж»
246 «Лексус IS-F»
146 «Мазда-3»
84 «Мерседес-Бенц CLS»
246 «Мерседес-Бенц C63 AMG»
130 «Мерседес-Бенц S 600»
134 «Мицубиси-ASX»
82 «Мицубиси-Паджеро»
178 «Ниссан-Кашкай»
78 «Ниссан-Патруль»
88 «Ниссан-Тиида»
88 «Опель-Астра»
40 «Опель-Мерива»
76 «Пежо-4007»
88 «Рено-Меган»
196 «Ситроен-С4»
74 «Субару-Импреза XV»
118 «Соболь» ГАЗ-27527
22 «Тойота-RAV4»
54 «Тойота-Хайлендер»
44 «Фольксваген-Пассат»
146 «Фольксваген-Поло Седан»
124 «Фольксваген-Тигуан»
68 «Форд-С-МАХ»
22 «Форд-Куга»
266 «Форд-Тандербёрд» 1958 года
48 «Хёндай-Соната»
88 «Хёндай-i30»
72 «Хонда-Сивик»

*Грузовик.

210 КАЛЕНДАРЬ ОПТИМИСТА
Главные автомобильные события года

212 БЕНЗИН ПАХНЕТ ПОДОРОЖАНИЕМ
«Справедливая» цена топлива

ГРУЗОВИКИ

214 ПРОГРАММА НА ЗАВТРА
Салон в Ганновере

222 ВСТРЕЧАЮТ ПО КАБИНЕ
Новые модели КамАЗа

226 РЕКЛАМНЫЙ БЛОК
Предложения профессионалов рынка автокомпонентов и оборудования для автосервиса

СПОРТ

232 ЧТО ПОДПИСАЛ ЭККЛСТОУН
Формула-1 в России

234 ПРОВЕРКА ЕВРОПОЙ
Наши гонщики за рубежом

236 ИВАН САМАРИН: НЕОБХОДИМО ЕЗДИТЬ!
Формула-2

238 СЕКРЕТНАЯ ПОДГОТОВКА
Гонка звезд «За рулем»

240 В ОЖИДАНИИ ВАКАНСИЙ
Чемпионат России по картингу

242 КРИТИЧЕСКИЙ МИНИМУМ
Кольцевая серия RTCC

244 ПАДДОК
Новости спорта

ТЮНИНГ

246 ТИТАНОМАХИЯ
«Мерседес-Бенц С63 AMG» против «Лексуса IS-F»

252 КРУГ ПОД ГРАДУСОМ
Заряженные авто на «Смоленском кольце»

254 НА ГРЕБНЕ МОДЫ

БЕЗ ГРАНИЦ

256 СОГРЕЙТЕ НАШИ ДУШИ!
Обогреваем салон свечкой

258 ГЛУБОКОЕ ПОГРУЖЕНИЕ
Путешествие на Мальту

262 МЕТЕЛЬ НАЛЕТЕЛА
Снегоход «Ямаха-Апекс»

266 ПТИЦА СЧАСТЬЯ
«Форд-Тандербёрд» 1958 года

272 НАМ НЕ ДАНО ПРЕДУГАДАТЬ?
Зимний фоторепортаж

196 ФРАНЦУЗСКАЯ ЭВОЛЮЦИЯ
«Ситроен-С4» в деталях

214 ПРОГРАММА НА ЗАВТРА
Салон в Ганновере

266 ПТИЦА СЧАСТЬЯ
«Форд-Тандербёрд» 1958 года

236 ИВАН САМАРИН: НЕОБХОДИМО ЕЗДИТЬ!
Формула-2

Зашифрованный

В Лос-Анджелесе состоялась мировая премьера вседорожника СААБ 9-4X, так что теперь у «Вольво» появился конкурент среди своих.

Впрочем, если говорить о конкурентах, то новичок намерен, скорее, потягаться со спортивно ориентированными джипами, об этом говорят его стремительный облик и мощность «начального» двигателя – 265 л.с.

Трехлитровый мотор оснащен непосредственным впрыском бензина и регулировкой подъема клапанов.

Более мощная версия в 300 л.с. тоже укомплектована V-образной «шестеркой» с рабочим объемом на 200 кубиков... меньше. Лишние силы в нее закачивают два турбокомпрессора.

Крутящий момент на все колеса передается через шестиступенчатую автоматику и полный привод XWD, включающий межосевой дифференциал с электронной блокировкой. Адаптивная подвеска DriveSense подстраивает амортизаторы под конкретное дорожное покрытие в считаные миллисекунды, причем водитель может выбирать между настройками Comfort и Sport. Еще одна кнопка, Eco, перенастраивает уже не амортизаторы, а педаль газа и коробку передач, позволяя экономить топливо. Чтобы закончить с адаптивными системами, упомянем еще рулевое управление и головной свет: они гибко и самостоятельно реагируют на скорость и повороты.

В салоне сохранен фирменный авиационный стиль торпедо, удобные сиденья с развитой боковой поддержкой имеют восемь электрорегулировок (для водителя). Задний ряд удалось в достаточной степени отодвинуть, поскольку от третьего ряда решили отказаться (хотя место для него было). Все пятеро седоков могут удобно вытянуть ноги и наслаждаться звуками из десяти динамиков аудиосистемы Bose. Других звуков в салоне почти не слышно.

SAAB 9-4X Aero

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый; число цилиндров/число клапанов/рабочий объем – 6/24/2792 см³; мощность – 221 кВт (300 л.с.) при 5500 об/мин; максимальный крутящий момент – 400 Н.м от 2000 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ:
полноприводная; коробка передач – автоматическая 6-ступенчатая.

КУЗОВ:
5-местный 5-дверный; объем багажника – 485 л; снаряженная масса – 2100 кг. Дорожный просвет – 200 мм. Шины – 235/55R20.

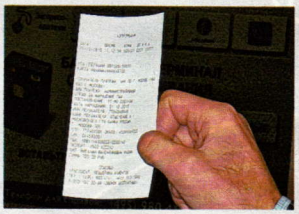
МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ:
230 км/ч; разгон до 100 км/ч – 8,3 с.

Без царя в голове

Совсем недавно автомобили-роботы виделись пусть и реальными, но экзотическими. И вот интернет-компания (!) Google представила итоги испытаний уже семи робомобилей Leonie на дистанции 1600 км. Причем не где-то на полигоне, а прямо по улицам городов и шоссе. Единственной страховкой был оператор, который в критической ситуации мог взять управление на себя. Впрочем, этого не потребовалось. А водители прочих авто решили, что речь идет об обычных нынче машинах для подготовки навигационных карт.

Расплата через банкоматы

Федеральное казначейство и Газпромбанк запускают пилотный проект электронной оплаты физическими лицами госпошлин, платежей (штрафов) и сборов. Очистить совесть перед государством помогут банкоматы Газпромбанка – пока только в Астраханской и Владимирской областях, Татарстане и Башкортостане. В случае успеха сервис распространится по всей стране. Штраф можно будет оплатить также через систему интернет-банкинга или по мобильному телефону. А к Газпромбанку подтянутся Сбербанк, ВТБ24, «Альфа-банк».



Гран-при идет к финалу

Сейчас для нас настала самая ответственная пора – подсчет голосов читателей, отданных за тот или иной автомобиль. В первом номере 2011 года «За рулем» опубликует окончательные результаты с фотографиями моделей-победителей. А пока суд да дело, показываем первые официальные фото передней панели нового автомобиля «Хёндай-Солярис», три экземпляра которого мы разыграем между читателями, приславшими анкеты (прямая трансляция на сайте zr.ru 24 декабря в 12.00).

Согласитесь, интерьер выглядит весьма смело и необычно для недорогого авто. Еще стало известно, что «Солярис» можно будет дооборудовать такой, к примеру, непривычной для бюджетной машины опцией, как доступ без ключа: автомобиль сам узнает владельца по сигналу с брелока (кнопки нажимать не нужно) и учтиво разблокирует двери. Точную цену «Соляриса» пока не называют, но конкуренты модели в этой части определены: седан «Фольксваген-Поло», семейство «Рено-Логан/Сандеро», «Форд-Фокус».

КОРОТКО

71 дБ – такой уровень шума в салоне «бесшумного» электромобиля Tazzari Zero намерили независимые испытатели. На скорости 80 км/ч общаться можно было, только повысив голос. Но не это самое страшное. Оказалось, что тормоза не позволяют быстро остановить машину: тормозной путь как утверждают, на 8 м длиннее, чем у сравнимого по габаритам «Смарта»!

1 место в рейтинге агрессивности своих водителей заняли, согласно опросу британской Telegraph, автомобили БМВ. За ними идут легкие коммерческие фургоны, «Ауди»… А замыкают десятку вежливые шоферы «мерседесов».

1,2 литра – таков рабочий объем нового двигателя для «Сандеро» и «Логана». Он 16-клапанный, рассчитан на работу на сжиженном газе и развивает 75 л.с.

28 октября в Калуге открылся завод Magna International по производству автокомпонентов для российских предприятий компаний «Фольксваген», «Шкода», «Рено» и «Пежо-Ситроен». Здесь будут выпускать бамперы, передние модули автомобилей, решетки радиаторов и рамы торпедо.

Детали машин

Прошедшая в Москве XVI Олдтаймер-галерея Ильи Сорокина запомнилась не количеством экспонатов (относительно небольшим), но их качеством. Среди звезд выставки – редчайшая «Альфа Ромео-6С 2500 SS», пополнившая коллекцию Музея техники Вадима Задорожного, три 16-цилиндровых «кадиллака» – 1935, 1938 и 1940 годов, санитарная «Волга» ГАЗ-22 Д, сохранившаяся в приличном состоянии и представленная мастерской «Колёса истории». Еще один гвоздь программы – отлично отреставрированный «Каретным двором» ЗИС-101 (на фото). Советский лимузин конца 1930-х нынче гораздо бо́льшая редкость, нежели многие пафосные иномарки.

Зимняя резина опасна

...если везти ее в шиномонтаж на заднем сиденье незакрепленной. Это убедительно показал специальный крэш-тест, проведенный немецким автоклубом ADAC. Поскольку в багажник хэтчбека четыре колеса не войдут, многие складывают спинки задних сидений и радуются вместимости салона. Напрасно! При столкновении на скорости 50 км/ч каждое колесо с силой 375 кгс сносит спинку, вдавливая водителя в торпедо и руль. Правильно было бы разложить покрышки в один ряд на полу и привязать стропами.

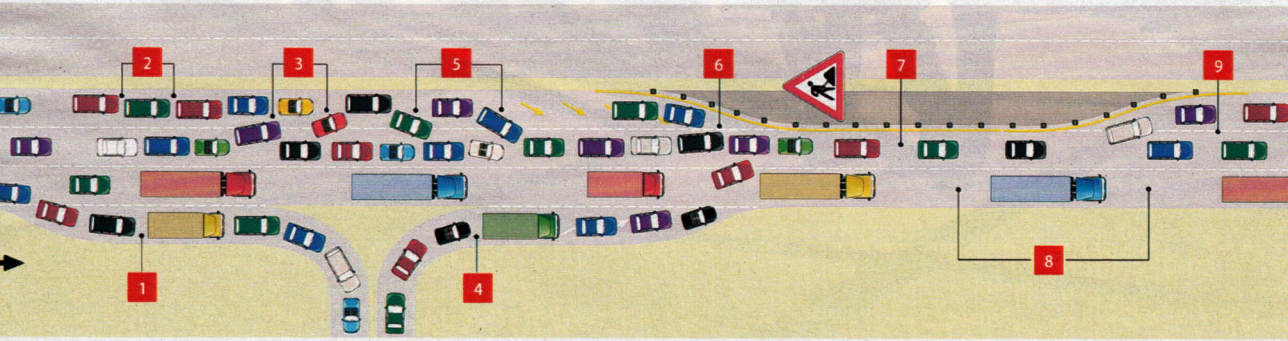
Ручной «Пассат»

На выставке REHACARE International в Дюссельдорфе впервые продемонстрирован «Фольксваген-Пассат» с ручным управлением для водителей-инвалидов. Автомобиль оборудован семиступенчатой автоматической коробкой передач DSG, рычагами газа и тормоза, а также мультифункциональной рукояткой на баранке. С ее помощью можно не только вращать руль одной рукой, но и включать сигналы поворота, дальний свет, клаксон, дворники, аварийный сигнал.

Самодельные пробки

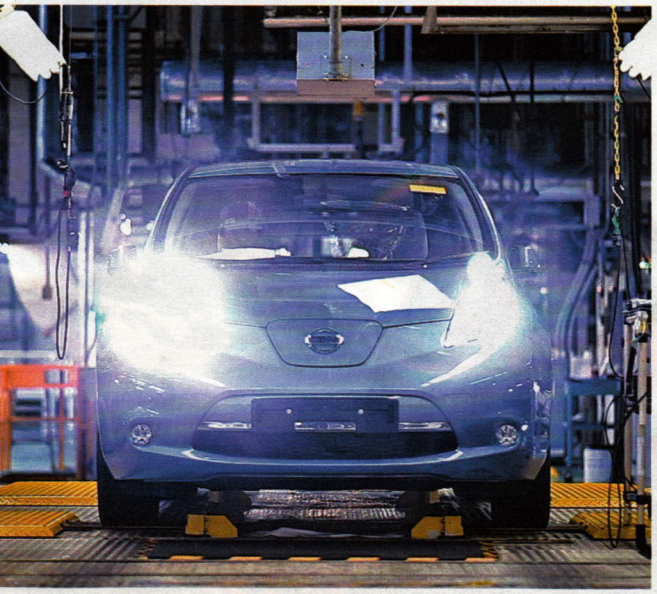
Профессор Шрекенберг из университета города Дуйсбурга наглядно показал, из-за чего чаще всего образуются пробки на магистралях. Оказалось, во многом виноваты сами водители.

Главные причины пробок: 1 – съезжающие автомобили; 2 – слишком малая дистанция; 3 – ненужные перестроения; 4 – отсутствие светофора при въезде; 5 – слишком ранее встраивание; 6 – нежелание уступить въезжающему; 7 – слишком большая дистанция; 8 – неиспользование «люков» между трейлерами; 9 – слишком медленный выезд после сужения.



ВАЗ будет французским?

Правительство России обсуждает с концерном «Рено-Ниссан» возможность увеличить долю альянса в ОАО «АВТОВАЗ» до 50%, сообщил глава франко-японской компании Карлос Гон после встречи с премьер-министром РФ Владимиром Путиным. «Для нас это абсолютно логично, и мы с удовольствием рассмотрим эту возможность», – пообещал К. Гон. Кроме того, альянс по-прежнему планирует использовать платформу «Лада-Калина» для производства моделей «Рено» и «Ниссан», предназначенных для развивающихся рынков, в первую очередь азиатских.



Электрическая серия

Электромобиль «Ниссан-Лиф» поставлен на конвейер. Уже в декабре начнется экспорт новинки в Европу. И это только начало. Сборка идет в Японии, но вскоре будет налажена также в США (Смирна) и Великобритании (Сандерленд). Суммарный ежегодный выпуск достигнет 250 000 машин. Инверторы и электромоторы теперь производит непосредственно завод «Ниссан» в Оппама, а литий-ионные батареи поставляет компания NEC.

Меньше не бывает

На выставке электротранспорта eCarTec в Мюнхене норвежская фирма Pure Mobility представила самый маленький в мире электромобильчик Buddy. Городской малыш длиной 2,43 м и шириной 1,5 м влезет на самое стесненное парковочное место – не вдоль, так поперек. Тем не менее автомобиль трехместный, с одним общим диваном. Ходовые качества достаточно скромные (максималка 80 км/ч, запас хода 120 км), чего не скажешь о цене: 26 000 евро. Зато батарее гарантируют десять лет службы или 100 000 км пробега.

SLS теперь родстер

Перед объективами папарацци засветился проходящий испытания родстер «Мерседес-Бенц SLS AMG». У него будет мягкий верх с электроприводом и обычные двери, в отличие от базового купе с «крылом чайки». А вот атмосферная «восьмерка» под капотом и алюминиевый пространственный каркас останутся. На рынок новинка выйдет в конце 2011 года.

Н.Н. Кледова (1950–2010)

Наталья Николаевна – маленькая женщина, которую побаивалась вся редакция, не исключая главного редактора. Она зорко следила за технологией производства номера – проще говоря, напоминала всем журналистам, что завтра самый талантливый материал никому не будет нужен, потому что сверстать, то есть сделать его читаемым, нужно именно сегодня… И выбивала строчки, и верстала, и делала – в срок, нередко за счет личного времени.

Наталья Николаевна – замечательный товарищ и очень, очень компанейский и веселый человек. Самые лучшие, самые памятные праздники в редакции проходили при ее самом деятельном участии.

Прекрасный специалист, Наталья Николаевна рулила авангардом редакции – отделом художественного оформления. Без преувеличения, она стала участницей нескольких революций, когда менялись технологии набора и типографии, менялся облик журнала, рос его объем. Каждый раз она поднималась на новый уровень знаний и умений, оставаясь поистине незаменимой.

Наталья Николаевна Кледова ушла из жизни 6 ноября… Маленькая женщина, исполин «За рулем». Вечная память.

Все на фитнес!

FORD KUGA
2,0 л, 140 л.с., 6-ступенчатый робот, полный привод, Trend, 1 306 700 руб.

Полтора десятка лет назад выбор «паркетных» вседорожников ограничивался тройкой японских моделей. Сегодня этот сегмент переживает бум: классике жанра «Тойоте-RAV4» дают бой не только «европейцы», как «Форд-Куга», но и свежеиспеченный «КИА-Спортидж». Найти сильные стороны каждого – спортивный интерес, которым загорелся Михаил Гзовский. Фото Александра Батыру.

KIA Sportage

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Первое поколение модели появилось в 1993 году. Второе явление «Спортиджа», созданного на одной платформе с «Хёндай-Туссан» состоялось в 2004-м. Новый «Спортидж» собирают на калининградском АВТОТОРе с 2010 года.

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновый, 2,0 л (150 л.с.); дизельный, 2,0 л (136 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ:
5-ступенчатая механика, 6-ступенчатый автомат.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
Classic, Comfort, Luxe, Prestige, Premium.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
829 900–1 359 900 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

+ Достойная плавность хода, простор на заднем сиденье, хорошая звукоизоляция, четкая работа механической коробки передач.

– Плохая обзорность, недостаточная эластичность двигателя, скромный багажник.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА 8,0 полная оценка по категориям в конце статьи

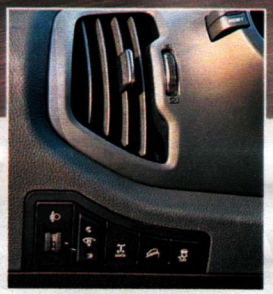
Он в целом дорос до уровня сильнейших игроков в «паркетном» классе. Основной недостаток автомобиля в тестовой комплектации – вялая динамика.

РАЗУМНОЕ ТЕЛО

Так на фитнес-языке называется серия программ, направленных на снятие стресса и достижение гармонии души и тела. Глядя на фото предыдущих поколений «Спортиджа», удивляюсь, как у КИА повернулся язык назвать те машины столь спортивным именем. Спорт в их предпенсионных профилях (да простят меня корейские художники!) не просматривается. То ли дело новинка: наглый взгляд фар с россыпью светодиодов, подкачанные бока и лихо очерченная крыша… Вот теперь дисгармонии с именем нет! КИА разом объехала по яркости экстерьера RAV4, насупившийся в стиле седана «Кэмри», и даже готова отодвинуть на второй план видного франта «Куту».

Опасаясь разочарования, снимаю с конфеты фантик – открываю водительскую дверь «Спортиджа». Но и во внутреннем мире все отлично: двухуровневая панель с мягким пластиком радует эргономическим порядком, неплохи в меру жесткие сиденья, хорош и руль с удобными приливами в местах хвата. А главное – в интерьере витает пресловутый дух качества, за который не грех попросить лишний рубль. С некоторых пор, пересаживаясь из корейской машины в «японца» (и, что важнее, наоборот), не испытываешь культурного шока. Корея постигла почти все тонкости автомобильной йоги – знает, что хочет потребитель.

И «Тойота» не промах. Здесь также двухъярусная передняя панель (собственно, КИА пошла по стопам «японки»), оригинальные кругляши, собравшие кнопки климат-контроля, эффектные двер-



Для любителей независимости – полностью отключаемая система стабилизации. Рядом кнопка помощника при спуске с горы Downhill Brake Control – он работает до 8 км/ч.

ные ручки-бумеранги с перфорированной текстурой, классные приборы и русифицированная навигация (покупателям «корейца» придется подучить иностранный). Но с эргономикой похуже. Кнопки регулировки зеркал вынесли в основание центрального подлокотника, а спортивный режим вариатора включается внизу панели, слева. Не лучше ли сделать наоборот? Не очень понравилось и бесформенное сиденье с традиционно короткой подушкой.

Говорить по-русски умеет и «Форд». «Кута» покоряет безупречным удобством посадки в кресле с хорошей боковой поддержкой. Да, она поджимает бока крупным водителям… Ну так сходите в спортзал, господа! Жаль, дисплей климат-контроля мелковат и перегружен информацией, а пластики разномастны по фактуре и цвету.

Задние пассажиры предпочтут КИА. Во-первых, в «Спортидж» удобно садиться – не рискуешь обтереть одежду о порог. Во-вторых, здесь самый большой запас для ног и неплохой профиль дивана. «Тойота» чуть просторнее в ширину, спинки отклоняемые, а сиденья сдвигаются ради увеличения багажника. Но сам «диван» расположен слишком низко, а места для коленей впритык. Но оказалось, может быть и хуже – в «Куте». Самая тесная «галерка», самый узкий дверной проем. На сей раз аргумент «кто-то слишком много ест» уже не пройдет.

С гармонией в статике все более или менее понятно. А что с координацией движения?

Механизм выбора передач КИА точен и короткоходен. А вот добавить еще одну передачу для снижения шума на высоких скоростях не мешало бы.

На правах рекламы

ПОЧТА РОССИИ

1 час

Срочные денежные переводы по России

Получение денежных средств в течение 1 часа в почтовых отделениях

Форсаж
срочные денежные переводы

Реклама

ФГУП «Почта России»
Лицензия Мининформсвязи РФ А 025271 № 25577

Toyota RAV4

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Родоначальник «паркетного» жанра появился в 1994 году и создан на платформе «Короллы». Второе поколение сходило с конвейера с 2000 по 2005 год. Машина третьей волны претерпела рестайлинг в конце 2008-го.

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновые, 2,0 и 2,4 л (158 и 170 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ:
6-ступенчатая механика,
4-ступенчатый автомат, вариатор.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
«Стандарт», «Комфорт», «Комфорт плюс», «Элеганс», «Престиж», «Престиж плюс».

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
899 000–1 385 000 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

+ Объемистый багажник, бодрый разгон в режиме «спорт», неплохая проходимость.

– Звучный при ускорении мотор, неудобное водительское сиденье.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА **8,1** полная оценка по категориям в конце статьи

Посвежевший после рестайлинга, RAV4 привлекателен внешне, предлагает лучшие скоростные характеристики и экономичность.

СТРЕТЧИНГ

Так называют работу над растяжкой. Современный автомобиль обязан проявлять гибкость – быть максимально универсальным и комфортным в каждодневной жизни. Характер КИА – что кардиограмма: с пиками сильных сторон и ущельями слабостей. К последним отнесу обзорность. Высокая линия остекления в сочетании с широкими передними стойками ограничивает видимость по бортам. А поджатое стойками и крышей заднее стекло урезает картину происходящего. Хорошо хоть, зеркала крупные. У «Форда» все наоборот: дизайнерские зеркала оставляют желать большего, зато соседи по потоку просматриваются неплохо. У «Тойоты» своя специфика: висящее на «спине» запасное колесо съедает видимость по центру, в остальном порядок.

Аутсайдер по объему багажника – КИА. Раскладывается его сиденье и из салона, и из багажника, но ровной площадки не получается, а литраж наиболее скромный. Задняя дверь RAV4 открывается вбок, причем традиционно слева направо. Это удобно в Японии с ее левосторонним движением, а вот в России не очень: приходится огибать «калитку» при погрузке. Зато сиденья падают по команде из багажника и вы получаете ровный пол. А под ним здоровенный тайник, сэкономленный запаской. С «Фордом» придется повозиться: сначала откинуть подушку сиденья, а затем уже складывать спинку. Но усердие будет вознаграждено – ровный пол и совсем не лишние в данном слу-

Работа вариатора RAV4 особенно понравилась в режиме «спорт». Правда, шум от поющего на верхах мотора быстро надоедает.

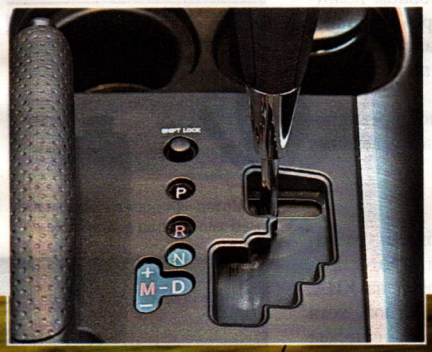
чае 16 л объема (целая спортивная сумка!) по сравнению с КИА. Кроме того, у «Форда» составная задняя дверь – удобнее забрасывать в машину кроссовки, выйдя с занятий.

После тренировки хочется максимального расслабления, в том числе за рулем. Вот тут-то кардиограмма «Спортиджа» и стреляет позитивными пиками. В первую очередь это касается шумоизоляции. При спокойном передвижении по городу и на крейсерских скоростях в КИА ощущаешь себя, словно в спа-салоне. Чуть слышно шуршат шины, разглаживая морщины видавшего виды асфальта, еле различимо шепчет под капотом мотор. Подвеска довольно плотная, но, что удивительно, не вытрясает душу даже на откровенной «терке». А по шоссе и вовсе плывешь себе в полном штиле, словно в бассейне.

С ходу перепрыгиваю в «Тойоту» – разница не в ее пользу. Во-первых, заметно шумнее и навязчивее мотор, вариатор держит его на перекрестье мощности и момента. Во-вторых, RAV4 дотошно повторяет профиль дороги и при этом скачет с боку на бок. Машина жестче проходит мелочь и бухает амортизаторами на ходе сжатия, попадая в более серьезные ямы. Какая-то степ-аэробика!

А что «Форд»? На холостом ходу его трясет, как руки атлета после взятия веса. Вибрации от дизельного мотора гуляют по салону, передаются на руль и сиденье. Тихим «Кугу» тоже не назвать: мотор рыкает уже на 3500 об/мин, шины громко

На правах рекламы

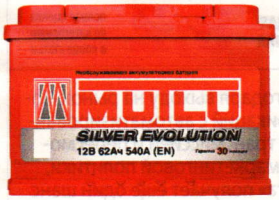


Ручное переключение виртуальных передач вариатора «Тойоты» возможно рычагом или подрулевыми лепестками.

гадаете?

Опять гадаете, заведется ваш автомобиль или нет? Успеете вы на важную встречу или к семейному торжеству вовремя или будете реанимировать ваш аккумулятор? С индикатором уровня заряда батареи MUTLU вы будете точно знать, когда батарею следует заменить. А применение прогрессивной silver-технологии и использование оригинальной лабиринтной крышки обеспечит высокую эффективность работы батарей MUTLU.

Не гадайте! Купите Mutlu!



Официальный дистрибьютор аккумуляторных батарей Mutlu silver evolution и Mutlu calcium silver на территории России и Украины компания «Автоюнион-Бат»

тел.: +7 (495) 737-69-37, 417-03-34, 417-04-94

www.autounion.ru e-mail: office@autounion.ru

Ford Kuga

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Модель 2008 года создана на базе минивэна C-MAX. В 2009-м автомобиль получил роботизированную трансмиссию PowerShift. В начале 2011 года в продажу пойдет машина со слегка освеженной внешностью.

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновый, 2,5 л (200 л.с.), дизель, 2,0 л (140 и 164 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ:
6-ступенчатая механика, 5-ступенчатая автоматическая, 6-ступенчатая роботизированная.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
Trend, Titanium.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
990 000–1 239 000 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

+ Точная управляемость, великолепное сочетание дизеля и бесступенчатой трансмиссии.

– Тесный задний диван, жесткая подвеска, вибрации на холостом ходу.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА 8,2 полная оценка по категориям в конце статьи

Благодаря выходу на рынок модификаций с автоматизированной трансмиссией и пересмотру маркетинговой политики, «Куга» получает еще один шанс на покорение сердец и кошельков покупателей.

шлепают по выбоинам и гудят на ровном полотне. Правда, с ростом скорости «Форд» не становится назойливее в акустическом плане да и плавность хода выправляется. А пробить подвеску «Куги» сложнее, чем на RAV4.

Что же, мышцы прогреты. Самое время посмотреть, кто выносливее других на предельных нагрузках.

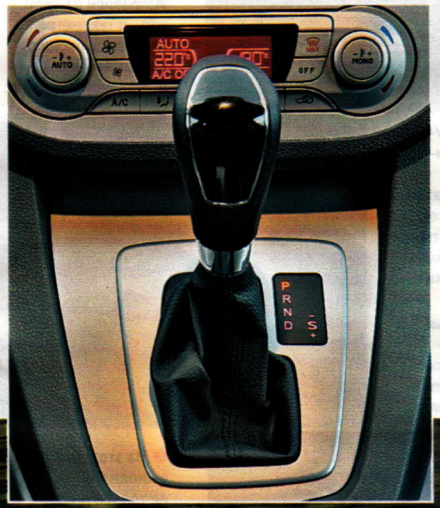
СИЛОВАЯ ТРЕНИРОВКА

«Чем слоняться по округе руки в брюки, развивай мускулатуру физкультурой», – хит 1990-х привязался ко мне после поездки за город на КИА. Машина легко стартует благодаря внятной, хотя и длинноходной педали сцепления, механическая коробка приятно удивляет четкими и короткими ходами. Напольная педаль газа – со ступенькой, которую нужно продавить, чтобы увеличить подачу топлива до максимума. Все это настраивает на активную езду. Увы, разгон у «Спортиджа» не фонтан! Мотор вроде бы тянет с 3500 об/мин, но стоит стрелке тахометра опуститься ниже этой отметки, падает и настроение. Для динамичной езды и обгонов вплоть до 100 км/ч чаще использую первые две-три передачи, вколачивая их с риском пробить синхронизаторы. На пятой «Спортидж» готов поддерживать заданную скорость по горизонтали и норовит замедлиться, едва дорога пошла в гору. Обидно тем более, что возможности шасси неплохи и даже система стабилизации провокационно отключается полностью. Прикатавшись, понимаю: крены ощутимы, а руль хотя и наливается усилием в поворотах, но грешит искусственностью обратной связи.

Мотор «Форда» пускают нажатием кнопки под аварийкой.

Модернизированная «Тойота» с прибавившим в мощности мотором и вариатором понятнее на трассе. Другое дело, что для реализации всего потенциала двигателя нужно активировать спортивный режим, и тогда хоть уши зажимай! Зато разгон бодр, а подрулевые лепестки дают водителю толику свободы в выборе передачи. И руль здесь более человечен и точен при объезде препятствия. Электроника настроена деликатно: незаметно выправляет траекторию, даже когда на дороге смесь сухого асфальта со льдом. Здорово! Почти как… «Форд».

«Ты агрегат, Дуся, ты, Дуся, агрегат. Ты агрегат, Дуся, на сто киловатт». Точнее, мотор «Куги» развивает 103 кВт – меньше всех в троице. Но максимальный момент превосходит показатели конкурентов на треть и достижим уже с 2000 об/мин. «Давай, давай, Дуся, эх, Дуся, выжимай. Давай, давай, Дуся, эх, Дуся, прибавляй!» И «Форд» выжимает! Именно «Куга» доставил больше всего позитива при ускорениях и обгонах. Секрет в крутящем моменте и преселективной коробке с двумя сцеплениями PowerShift, всегда быстро и правильно включающей ожидаемую передачу.



Управление тягой с трансмиссией PowerShift весьма удобно. Даже несмотря на проигрыш в мощности, «Куга» эффективнее оппонентов на обгонах.

На правах рекламы

Превосходство в значениях.
Превосходство в технологиях.

Дикие верблюды в пустыне Гоби
превосходно адаптированы
к экстремальным перепадам температур
от −40°C до +40°C

Свечи зажигания NGK
надежно функционируют
в любых климатических условиях

×10
NGK

Выбирайте свечи
зажигания NGK!

- Передовые технологии от лидера рынка
- Испытанные ноу-хау первичной комплектации
- Выбор ведущих мировых производителей*

* Alfa Romeo · AMG Mercedes · Aston Martin · Audi Bentley · BMW · Bugatti · Daewoo · Daimler Chrysler Daihatsu · Ferrari · Fiat · Ford · General Motors · Honda Hyundai · Jaguar · Kia · Lancia · Lamborghini · Lotus Maserati · Mazda · Mitsubishi · Nissan · Opel · Peugeot Porsche · Renault · Rolls-Royce · Landrover · Saab · Seat Skoda · Smart · Subaru · Suzuki · Toyota · VW · Volvo

NGK
www.ngk.ru

Глядя на приборы «Спортиджа», желаешь одного – русификации. Нет ее и у навигации (опция).

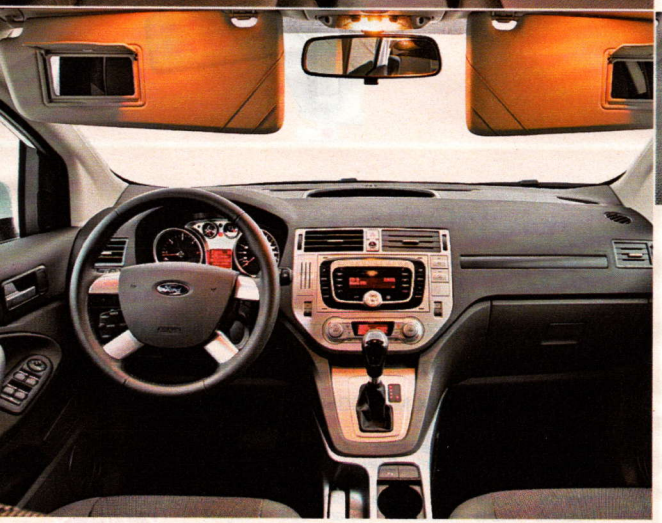
В КИА чувствуешь себя не хуже, чем в европейских и японских одноклассниках. Уютно, добротно, оригинально.

«Спортидж» – лидер по части простора во втором ряду. И садиться назад удобно благодаря широкому проему двери.

После модернизации приборы RAV4 стали эффектнее. Исправлен и недочет – в тахометре появилось окошко с индикацией выбранной передачи.

Интерьер RAV4 после рестайлинга практически не изменился. Разве что обод руля усекли в нижней части да установили подрулевые лепестки трансмиссии.

Задние сиденья в «Тойоте» двигаются в продольном направлении, а спинки можно отклонять.



На этот дисплей выводится не только информация с маршрутного компьютера, но и выбранный режим усилия на рулевом колесе.

«Форд»: мягкий пластик на передней панели и удобный профиль водительского сиденья.

Задний диван в «Куге» удобен, вот только рослому пассажиру места для ног впритык.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Общие данные	KIA SPORTAGE	TOYOTA RAV4	FORD KUGA
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4440/1855/1645	4445/1815/1685	4443/1842/1710
база	2640	2560	2690
колея спереди/сзади	1614/1615	1560/1560	1580/1590
Объем багажника, л	564/1353	410/н.д.	360/1355
Радиус поворота, м	5,3	5,1	5,8
Масса снаряжен./полная, кг	1450/2030	1580/2110	1538/2160
Время разгона 0–100 км/ч, с	10,7	11,0	10,7
Макс. скорость, км/ч	182	185	183
Топливо/запас топлива, л	A95/55	A95/60	ДТ/66
Расход топлива, л/100 км: загородный/городской/смешанный цикл	6,3/9,8/7,6	6,4/9,5/7,5	5,8/8,5/6,8
Двигатель			
Расположение	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно
Конфигурация/число клапанов	P4/16	P4/16	P4/16
Рабочий объем, см³	1998	1987	1997
Степень сжатия	10,1	10,0	18,3
Мощность, кВт/л.с.	110/150 при 6200 об/мин	116/158 при 6200 об/мин	103/140 при 4000 об/мин
Крутящий момент, Н·м	197 при 4600 об/мин	198 при 4000 об/мин	320 при 2000 об/мин
Трансмиссия			
Тип	полноприводная	полноприводная	полноприводная
Коробка передач	M5	вариатор	A6
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/VII/з.х.	3,64/2,06/1,33/1,06/0,82 /–/–/3,46	2,40–0,43/1,67	3,58/1,95/1,19/0,84/0,94/0,78/–/4,84
Главная передача	4,53	5,79	4,53/3,24
Ходовая часть			
Подвеска: спереди/сзади	типа «Мак-Ферсон»/многорычажная	типа «Мак-Ферсон»/многорычажная	типа «Мак-Ферсон»/многорычажная
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	реечное с электроусилителем	реечное с электроусилителем
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые	дисковые вентилируемые/дисковые	дисковые вентилируемые/дисковые
Размер шин	225/60R17	225/65R17	235/55R17

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

Весовые и геометрические характеристики			
Снаряженная масса, кг	1583	1528	1715
Нагрузка на ось, кг (%): переднюю/заднюю	901 (57)/682 (43)	870 (57)/658 (43)	1013 (59)/702 (41)
Дорожный просвет, мм	190	180	190

Жесткость подвески «Куги» логично оборачивается завидной послушностью. «Форд» единственный в троице позволяет выбирать усилие на руле из трех вариантов, хотя для меня выбор «спортивного» – единственно верный. «Куга» чуть нервозно реагирует на отклонение баранки, однако на уверенности сидящего за рулем это не сказывается. Машина не знает, что такое крены. А неотключаемая система стабилизации железной рукой прихватывает колеса – но лишь когда водитель выходит за грань разумного.

Мы не стали вгонять подопытных по ступицы в грязь: им там не место. Ни понижающих передач, ни мощных защит моторных отсеков – только хрупкие аэродинамические щитки и пластиковые пыльнички. Принудительная межосевая блокировка имеется лишь на КИА и «Тойоте».

В штатных режимах «Спортидж» переднеприводный. Как только происходит проскальзывание, часть момента уходит назад. У водителя есть возможность заблокировать муфту, но фрикционы останутся замкнутыми до скорости 40 км/ч. Возможности «Спортиджа» ограничены и малой тягой на низах. Чуть поиграл сцеплением – в салоне запахло жареным, так что до пробуксовок и закапывания лучше не доводить.

Автоматизированная трансмиссия в данном случае предпочтительнее, она удерживает мотор на максимуме крутящего момента без последствий для сцепления. «Тойота» упорно ползет по грунту даже в автоматическом режиме трансмиссии, подключая заднюю ось весьма оперативно. Еще увереннее себя чувствуешь, заблаговременно нажав кнопку *Lock* блокировки электромагнитной муфты. Но чудес не бывает: RAV4 наконец сдается – машина бережет вариатор, при чрезмерных нагрузках колёса просто перестают вращаться.

«Куга» проходит туда, куда добрался «рафик», электроника «Форда» неплохо имитирует межколесные блокировки, прихватывая вывешенное колесо. Муфта «Халдекс», хоть и без принудительной блокировки, работает с отличной скорострельностью, не давая машине зарыться. К тому же «Куга»

Багажник у КИА скромнее. Чтобы открыть его, придется просунуть руку между крышкой и бампером – не самое чистое место.

RAV4 – лидер по объему багажника. Расплата за это – висящее снаружи запасное колесо.

Багажник «Форда» лишь немногим больше, чем в КИА, но практичнее – меньше колесные арки.

ПАРАМЕТРЫ ГЕОМЕТРИЧЕСКОЙ ПРОХОДИМОСТИ

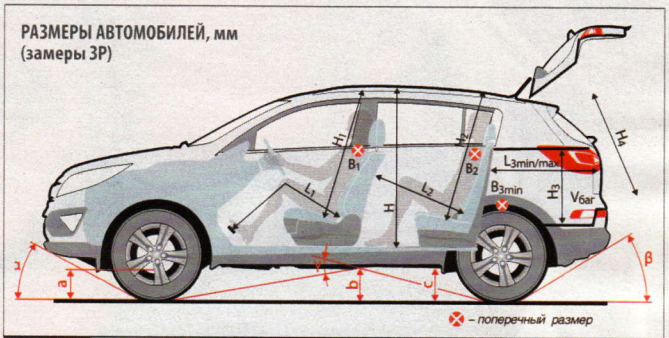
Модель	KIA SPORTAGE	TOYOTA RAV4	FORD KUGA
Просвет, мм			
a	180	195	200
b	200	210	190
c	195	190	210
Угол, °			
α	25	25	25
β	28	24	32
γ	17	18	16

лучший в тройке с точки зрения дорожного просвета и углов съезда-въезда.

Вот и все, пора принять душ – смыть с машин грязь. Общее впечатление от всех очень приятное, что и отразилось на минимальной разнице в балльной оценке. Остается сходить на экскурсию в автосалон и примерить машины на себя. Ведь успехов можно добиться лишь в том спорте, к которому лежит душа. **ЗР**

Михаил Гзовский: «С появлением «Спортиджа» борьба в сегменте наверняка обострится до предела. А выиграем от этого мы, покупатели. Ведь корифеи вынуждены будут найти новые аргументы в свою пользу – технические или финансовые».

РАЗМЕРЫ АВТОМОБИЛЕЙ, мм (замеры ЗР)



Модель	L_1	L_2	H	H_1	H_2	B_1	B_2	$L_{3min/max}$	B_{3min}	H_3	H_4	$V_{баг.}$, л
KIA SPORTAGE	965–1150	620–860	1195	1020	970	1445	1385	880/1725	1015	410	785	308
TOYOTA RAV4	955–1115	485–650–865	1225	1045	995	1455	1405	780/945/1720	1095	490	990	412
FORD KUGA	930–1105	600–840	1225	1055	975	1420	1395	875/1765	1055	465	820	324

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	Рабочее место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России			Общая оценка
	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Шум	Плавность хода	Климат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация	
KIA SPORTAGE	8	8	7	8	9	7	7	8	8	9	9	9	8	7	8	8,0
TOYOTA RAV4	7	8	8	9	8	9	8	8	8	8	8	9	8	7	8	8,1
FORD KUGA	9	8	8	8	7	8	9	9	9	7	8	9	9	8	7	8,2

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.

По своей лыжне

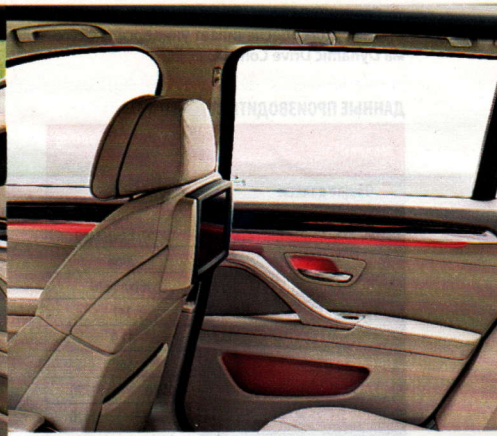
В четвертый раз за свою историю БМВ предлагает автомобилистам универсал на базе пятой серии. Почему, собственно, покупатели должны предпочесть именно «туринг» в эпоху расцвета кроссоверов? За ответом в Мюнхен летал Михаил Гзовский. Фото автора и БМВ.

Баварцы утверждают: в Старом Свете рынок «паркетников» и универсалов четко разделен. Спрос на «вагоны», не слишком популярные в 1980-х, последние двадцать лет растет. Достаточно единожды проехать зимой, к примеру, по маршруту Мюнхен – Инсбрук, чтобы получить живое тому доказательство. Едва ли не каждый третий автомобиль на пути будет универсалом с непременным кофром-багажником на крыше.

Когда-то универсалы казались неуклюжими изгоями на фоне красавцев седанов и хэтчбеков. Теперь все иначе. Оцените изящный наклон крыши, длинный капот и короткие свесы – кузов элегантен и самобытен. И внутри смотрится дорого: большинство материалов «пятерки» аналогичны тем, что в седане седьмой серии. От «семерки» же позаимствовали многое и по железной части, например подвески.

На момент дебюта «Туринг» предлагают с четырьмя моторами – бензиновыми 6-цилиндровыми в модификациях 523i и 535i (204 и 306 л.с.), а также 4- и 6-цилиндровым дизелями 520d и 530d (184 и 245 л.с.). Все версии пока лишь с задним приводом, с 6-ступенчатой механикой или 8-ступенчатым автоматом.

А вот выбора машин на тесте, увы, не было, лишь 2-литровые дизели с механикой. Для российских покупателей БМВ такой вариант точно в аутсайдерах. Ожидать от 184 л.с. ураганного ускорения наивно, однако эластичность вплоть до автобанных скоростей хороша благодаря моменту в 380 Н·м. Главное же открытие для меня – шасси! Удивительно: по ездовым манерам универсал совсем не проигрывает седану. На руле с электромеханическим усилителем внятная и естествен-



Дух бизнес-класса не только в дорогих материалах, но и в создающей уют подсветке салона.

Качество отделки великолепное. Есть на кого равняться: универсал производят вместе с седаном седьмой серии в баварском Дингольфинге.

ная обратная связь; система Dynamic Drive Control, устанавливаемая уже в базе, позволяет настраивать под конкретные условия рулевое управление, отклик двигателя и работу амортизаторов. Лишь в комфортном режиме корма универсала слегка покачивается на продольных волнах асфальта, но крены на фоне хорошей плавности хода минимальны.

В списке опций система Integral Active Steering, доворачивающая задние колеса на угол до 3°. Это позволяет, среди прочего, уменьшить радиус разворота на полметра. Наконец, пневматика удерживает заднюю часть кузова на определенной высоте от дороги независимо от загрузки. В общем, никаких послаблений для покупателя (в том числе для его кошелька) не сделали: вся доступная на седане пятой серии электроника перекочевала и на универсал.

БМВ называет новичка «бизнес-турингом». От «бизнеса» здесь, например, второй ряд сидений с отклоняемой на 11° спинкой. Колесная база одна из самых больших в классе, так что сзади можно путешествовать на любые расстояния с комфортом. От «туринга» – багажник, объем которого при сложенных сиденьях достигает 1670 л. Машина готова взять до 650 кг поклажи и двухтонный прицеп.

ИСТОРИЯ УНИВЕРСАЛЬНОСТИ

Впервые «пятерка»-универсал увидела свет в 1991 году, будучи создана на базе третьего поколения седана. Пятидверка получила заднюю подвеску с системой поддержания дорожного просвета. В 1992 году представлена версия M Touring. До 1996 года БМВ реализовала 125 000 универсалов – это почти 10% всех проданных «пятерок».

Второе поколение 1997 года отличали подвески с широким применением алюминия, а также увеличенная на 50% жесткость кузова и расширенное на 160 мм багажное отделение. Продажи удвоились и достигли 266 000 экземпляров. Третье явление универсала состоялось в 2004-м и взяло на борт множество электронных систем – от помощи буксировки прицепа Trailer Stability Program до функции ночного видения и активного круиз-контроля. Эта «пятерка»-универсал в 2005–2008 годах была самой продаваемой в мире моделью в бизнес-классе.

Сочетание спортивности в управлении с комфортом обеспечивает универсалу система Dynamic Drive Control.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	BMW 5 Series Touring	
	523i	535i
Общие данные		
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4907/1860/1462	
база	2968	
колея спереди/сзади	1600/1626	
Дорожный просвет	141	
Радиус поворота, м	11,9	
Объем багажника, л	560	
Снаряженная масса, кг	1730	1770
Полная масса, кг	2380	2420
Время разгона 0–100 км/ч, с	8,4	6,1
Макс. скорость, км/ч	227	250
Топливо/запас топлива, л	A91/70	
Расход топлива, л/100 км: загород./город./смешанный цикл	6,1/10,8/7,8	6,5/11,9/8,5
Двигатель		
Расположение	спереди продольно	
Конфигурация/число клапанов	P6/24	
Рабочий объем, см³	2996	2979
Степень сжатия	12,0	10,2
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	150/204 6100	225/306 5800
Крутящий момент, Н·м при об/мин	270 1500–4250	400 1200–5000
Трансмиссия		
Тип	заднеприводная	
Коробка передач	A8	
Ходовая часть		
Подвеска: спереди/сзади	независимая многорычажная/пневматическая многорычажная	
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	
Тормоза: передние и задние	дисковые вентилируемые	
Размер шин	225/55R17	

BMW 5 Series Touring – квинтэссенция практичности и стиля, приправленная спортивным духом и отменными ездовыми манерами.

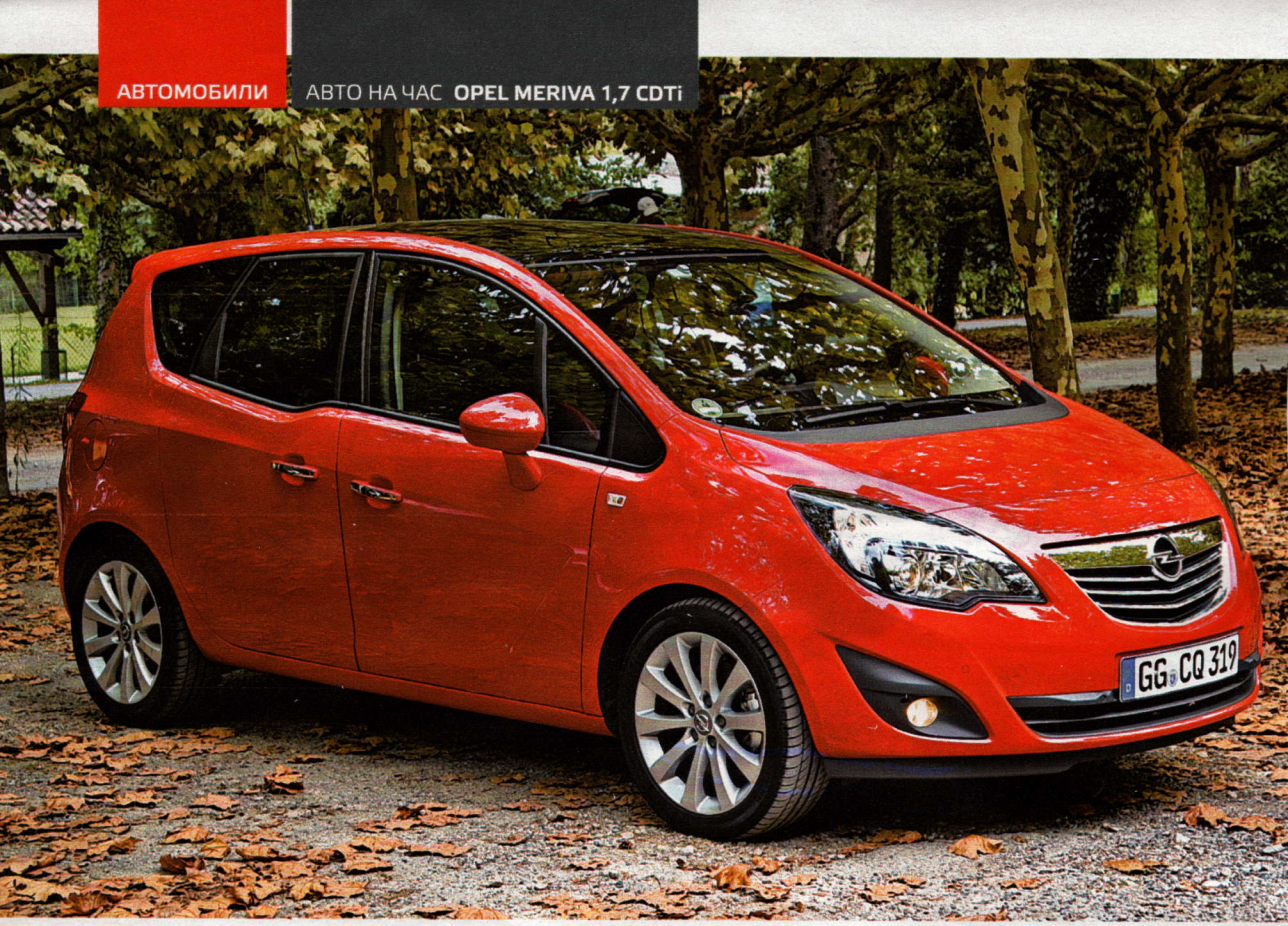
Модель 2010 года немного выше и шире предшественницы, а потому практичней. Пятая дверь – с отдельно откидывающимся стеклом. Дверь взмывает вверх, и вместе с ней сдвигается защитная шторка, открывая доступ в багажник, – здесь тоже электрический доводчик.

Заднее сиденье раскладывается в соотношении 40:20:40 – такое встретишь не часто. «Туринг» увезет четверых спортсменов (включая водителя) с четырьмя комплектами зачехленных лыж, уложенными посередине автомобиля. В недрах багажного отсека подпол, его крышку в погрузочном положении держит газовый амортизатор. Сюда удобно складывать мелочовку, но не только. Если снять крышку, то при помощи фирменного набора Fix-kit здесь закрепляются за вилки два велосипеда с предварительно снятыми передними колесами.

Итак, маркетинговая подноготная универсала пятой серии ясна. Получите отменную управляемость, престиж и практичность за меньшие, чем стоит, например, «пятерка» GT или X5, деньги. Проходимость? В Европе маршруты, где необходимо съехать с асфальта даже на ровную грунтовку, тают, словно альпийский снег в марте. Цивилизация накатала лыжню в самые укромные уголки. Но в России погодные реалии и психология свои, к тому же «Туринг» будет дороже седана калининградской сборки минимум на 15%. Так что с высокой долей вероятности универсальная «пятерка» привлечет не так уж много наших лыжников. Хотя – вкусы, страна и даже климат меняются! ЗР

Доступ в багажник объемом 560 л удобен благодаря широкому проему. Порог прикрыт солидной защитной планкой из нержавейки.

И дверь, и стекло оборудованы электроприводами, активировать которые можно с брелока.



Эконом-класс

Одержимый бережливостью человек лучше других оценит «Опель-Мерива» с дизельным мотором, считает Денис Арутюнян. Фото автора и «Опель».

Каждый владелец знает: автомобиль – удовольствие недешевое. Сначала его нужно купить, потом тратиться на эксплуатацию… Как сократить затраты?

Во-первых, машина должна быть универсальной, на все случаи жизни. Компактный «Опель-Мерива» удобен в городе. При этом, загружая пакеты из супермаркета, хвалишь просторный багажник, а семья порадуется вместительному и удобному салону. Только аккуратнее со сдвижными дверями, открывающимися против хода! Пример: водитель и пассажир решили усесться с одной стороны. Мешая друг другу, они хватаются за ручки, толкаются на входе, словно идут в атаку на переполненный автобус. Но если не суетиться и садиться поочередно, залезать назад на самом деле очень удобно.

Второе условие: автомобиль должен быть экономичным. Тут у дизельной «Меривы» полный порядок! Самые прижимистые выберут машину с новым 1,3-литровым мотором ecoFLEX – средний расход топлива составит всего 4,5 л/100 км. Не менее интересно семейство двигателей объемом 1,7 л. Наиболее выигрышный вариант – мощностью 130 сил: внушительная тяга, подросший с 280 до 300 Н·м крутящий момент и всего 5,2 л на сотню. Жаль, придется пожертвовать толикой комфорта: такому мотору положена только механическая коробка.

Можно, конечно, присмотреться к версии с адаптивным 6-ступенчатым автоматом. Но он привязан к 100-сильному варианту двигателя того же объема. Заранее смиритесь с тем, что с таким силовым агрегатом машина потребляет в среднем уже около 6,4 л.

Opel Meriva 1,7 CDTi

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры, мм:	
длина/ширина/высота	4288/1812/1615
база	2644
Объем багажника, л	400
Снаряженная масса, кг	1360
Полная масса, кг	1890
Время разгона 0–100 км/ч, с	9,9
Максимальная скорость, км/ч	196
Топливо	ДТ
Расход топлива, л/100 км:	
загородный цикл	4,5
городской цикл	6,4
смешанный цикл	5,2

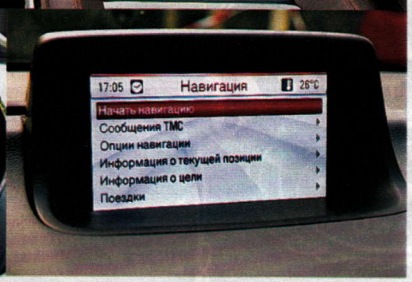
ДВИГАТЕЛЬ:
дизельный, Р4, 16 клапанов, 1,7 л, 96 кВт/130 л.с. при 4000 об/мин, 300 Н·м при 2000–2500 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ:
переднеприводная; М6.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ:
подвески – типа «Мак-Ферсон»/упругая балка; рулевое управление – реечное с электрогидроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины – 205/55R16.

Современно, технологично, удобно – салон «Меривы» вызывает положительные эмоции.

К приборам «Опеля» можно придраться: оцифровка не очень удобна.



В дорогих версиях устанавливают мультимедийную систему с GPS-навигацией. Приятно, что электронику обучили русскому языку.

Ну а чем чревато стремление сэкономить? Поездив на машине с самым мощным, 130-сильным дизелем, поделюсь впечатлениями. Общение с большинством современных моторов немного разочаровывает: ну не чувствую под капотом 130 сил! «Опель» везет уверенно, но абсолютно без задора. Вдобавок уже привычный недостаток тяги на низких оборотах: даже тронуться с места, не заглохнув, не так-то просто. Да и на извилистом серпантине нужно вовремя подтыкать пониженную передачу, в противном случае рискуете вместо ускорения плавно замедлиться.

Конечно же, режим экономии не стоит доводить до крайностей, уподобляясь герою анекдота – тому, что запихивал обратно в тюбик излишек выдавленной пасты. Но дизельная «Мерива» – разумный выбор. Автомобиль будет радовать не только универсальностью, но и невысокими эксплуатационными расходами. А если кто-то обвинит вас в скупости, вы вправе возразить: «Я просто не хочу платить дважды». ЗР

Opel Meriva 1,7 CDTi позволяет провести четкую границу между скупостью и разумной экономией.

Третий кит

Благополучие «Фольксвагена» зиждется на трех китах: «Поло», «Гольфе» и самом крупном – «Пассате», который только что обновился. С очередным поколением народного бестселлера познакомился Юрий Тимкин. Фото автора.

Представители VW при каждом удобном и не очень случае называли дебютанта полностью новой моделью – all new Passat. Не совсем так. Пожалуй, это глубоко переработанный прежний «Пассат», самый популярный автомобиль в классе D. Хотя машина получила не только полностью измененную внешность, но и множество технических инноваций.

Подхожу к сверкающему «Пассату», руки заняты: в одной чемодан, в другой кофр с фотоаппаратурой. Ключ в кармане. Ставить все на пол, чтобы достать брелок? Отнюдь. Есть у нового «фольца» на этот случай уникальная фишка – Easy Open. Провожу ногой под бампером: опля, крышка багажника автоматически поднимается. Приятный сервис. Было бы здорово это устройство доработать, чтобы багажник таким же макаром и закрывался.

Как и прежде, модель предлагают с двумя типами кузова: седан и универсал (псевдокупе «Пассат CC» хоть и несет то же название, однако стоит особняком). Седан смотрится богато. Мне он даже напомнил строгими чертами «Фаэтон», но в уменьшенном масштабе. Прежнюю легкомысленную светотехнику отправили в отставку. Новая краше и эффективнее – в ней светодиоды, а также система Light Assist, которая в зависимости от условий движения автоматически переключает свет фар, чтобы не ослеплять водителей встречных машины.

Универсал тоже хорош. И не только статью, но и практичностью, которой в новом поколении только прибавилось. Огромный, с ровными стенками отсек получил весьма полезное приспособление: скользящую по полу платформу. Ставишь на нее чемодан и без лишних усилий отодвигаешь вглубь отсека. Отлично придумано. К месту пришлась передвигаемая по продольным рельсам поперечина, помогающая делить пространство по своему усмотрению. В общем, с практичностью полный порядок.

Пересаживаюсь вперед – и словно попадаю в хорошо знакомую кварти-

Даже с базовым мотором автомобиль не назовешь тихоходом.

Интерьер изменился незначительно, что не мешает ему выглядеть солидно и благородно.

Новый экран на панели приборов крупнее и ярче прежнего.

Циферблат на ярком солнце бликует.

Мультимедийную систему научили транслировать цифровое телевидение. В целях безопасности в движении картинка исчезает.

ру после косметического ремонта. Вроде все то же самое, но с новыми материалами. Архитектура салона и отменное качество сборки остались прежними. Изменения не принципиальны: чуть иначе оформлены руль, панель приборов и обивка дверей, смонтирована иная мультимедийная система – с жестким диском и сенсорным экраном высокого разрешения, способная принимать каналы цифрового телевидения. Да в верхней части центральной консоли появились стрелочные часы.

В традициях марки похвалы заслуживает качество отделочных материалов – одно из лучших в сегменте. И эргономике поставил бы твердую пятерку. Жестковатое кресло с очень широкими диапазонами перемещений (за доплату его теперь дополнят функцией массажа) отлично распределяет нагрузку и цепко держит тело в поворотах. Как и полагается солидной машине, рулевая колонка регулируется и по вылету, и по углу наклона. Наружные зеркала, на мой взгляд, маловаты, зона заднего обзора оставляет желать лучшего.

В основе нового «Пассата» платформа предшественника, чьи ходовые качества известны как одни из лучших (если не лучшие) в сегменте. Так что запас прочности этого шасси позволил обойтись без революций. Едет машина действительно классно. Устойчивость в поворотах сделала бы честь иному спорткупе – подвески держат-

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	VW Passat	
Общие данные		
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4769/1820/1472 (4771/1820/1481)*	
база	2712	
Объем багажника, л	565 (603–1731)	
Снаряженная масса, кг	1440 (1473)	1502 (1530)
Полная масса, кг	1990 (2070)	2030 (2110)
Время разгона 0–100 км/ч, с	10,3 (10,6)	8,5 (8,7)
Макс. скорость, км/ч	203 (202)	220 (218)
Топливо/запас топлива, л	A95/70	
Средний расход топлива, л/100 км	6,3 (6,4)	6,9 (7,1)
Двигатель		
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация/число клапанов	P4/16	
Рабочий объем, см³	1390	1798
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	90/122 5000	118/160 5000–6200
Крутящий момент, Н·м при об/мин	200 1500–4000	250 1500–4200
Трансмиссия		
Тип	переднеприводная	
Коробка передач	M6	
Ходовая часть		
Подвеска: спереди/сзади	типа «Мак-Ферсон»/многорычажная	
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые	
Размер шин	205/55R16	

*В скобках – данные для универсала.

«Пассат» завершил приведение линейки легковых моделей к новой стилистике, утверждаемой Вальтером де Сильвой.

Шикарный салон, современные двигатели, отменные ходовые качества. Ко всем этим достоинствам «Пассата» добавились солидная внешность и передовая электроника.

Запас пространства на заднем диване по-прежнему один из лучших в классе.

Согласитесь, новый «Пассат» изрядно смахивает на представительский «Фаэтон».

Боковые зеркала не помешало бы увеличить в размерах.

ся за дорогу мертвой хваткой. Отмечу и потрясающую чувствительность руля: замечаешь каждый бугорок на асфальте. А еще машина умеет подруливать (на небольшие углы), помогая оставаться на своей полосе движения! Вообще, бортовая электроника способна на многое. В частности, затормозит автомобиль перед препятствием (на скорости до 30 км/ч), если водитель зевнул и не нажал на педаль тормоза. А «парковщик» (Park Assist) сам загонит машину в карман хоть параллельно, хоть перпендикулярно стоящим в ряд автомобилям.

Гамма моторов прежняя, но каждый из десяти предлагаемых двигателей усовершенствован. Расход топлива сократили в среднем на 18%, улучшили и экологические параметры. Отрадно, что динамика при этом не пострадала. Так, даже с базовым 122-сильным турбомотором «Пассат» едет бодренько. Конечно, тяги на низах маловато, однако если держать стрелку тахометра выше отметки 3000 об/мин, машина будет шустро и почти бесшумно ускоряться.

А вот флагманский 170-сильный 2-литровый турбодизель тарахтит неожиданно громко для столь современного агрегата. Зато тяга сказочная! В любых условиях движения этот двигатель готов предоставить для напористого разгона достаточное количество «лошадей» и ньютон-метров. Но доплата за такое «сердце» будет солидной.

Максимальный объем багажника в сравнении с предшественником увеличился на один символический литр.

Золотая же середина – 1,8-литровый бензиновый турбомотор мощностью 160 л.с. С ним машина позволяет резво набирать ход, совершенно не заботясь о том, на какой отметке находятся обороты двигателя. Прежний «Пассат 1,8 TSI» стоил ненамного дороже базовой версии, что и сделало его самым популярным у россиян. Есть основания полагать, что с новой моделью возникнет схожая ситуация. Цены на нее немцы пока не назвали, но намекнули, что они будут сопоставимы со стоимостью предшественницы. Что же, хорошая приманка для потенциальных покупателей: на такие вещи они клюют охотно. Тем более что уловом станет не рыбешка, а целый кит! ЗР

Универсал занимает важное место в гамме «Пассата»: на некоторых рынках с таким кузовом продается половина машин.

На правах рекламы

300 000 километров
ШЕСТЬ ВЛАДЕЛЬЦЕВ
ПЯТЬ КОМПЛЕКТОВ РЕЗИНЫ
ОДИН АККУМУЛЯТОР*

ПОСТАВИЛ ПОД КАПОТ И ЗАБЫЛ

* По результату конкурса на самое долгое использование аккумулятора победил М.И. Усиевич из Нижнего Новгорода – 11 лет безупречной работы АКБ TOPLA

ООО «Автоюнион-бат» эксклюзивный дистрибутор АКБ Топла в России
г. Москва, ул. Ивана Франко, д. 48,
тел.: (495) 737-69-37, www.autounion.ru

Исполняется впервые

Специально для ЗР фирма «Хёндай» организовала тест новой «Сонаты». Антон Чуйкин отправился с визитом в штаб-квартиру компании.

СПУСКАЙТЕСЬ, МАШИНКА ПОДЪЕХАЛА

С этой фразы обычно начинается командировка – если, конечно, дорожные условия позволяют отправиться в аэропорт на такси. У подъезда, на мою удачу, стояла таганрогская «Соната» – четвертое поколение популярной модели, три года от роду, 2-литровый мотор, 350 тысяч на одометре и весьма лестные отзывы таксиста. Просторная, удобная, надежная – большинство узлов все еще родные. Недорогая – пару лет назад купили за 600 с чем-то тысяч. Есть в парке и следующее поколение, «Соната NF» (стоит около 900 тысяч), ее позиционируют как бизнес-класс. Правда... Вот слова водителя: «Многие, кто заказывает такси подороже, бизнес-категории, специально оговаривают: присылайте, мол, БМВ или «Кэмри», но не «Хёндай»!». За беседой о четвертом и пятом поколениях я скоротал дорогу к шестому: назавтра в Сеуле планировался первый и единственный тест «Хёндай-Сонаты» – только для «За рулем».

МЕЛОДИИ ВОСТОКА

Как минимум одно свойство новой машины следует сразу записать в актив: она вовсе не безлика. Даже в плотном потоке столицы Южной Кореи нередкие «сонаты» опознаешь сразу и безошибочно. Да, смело можно говорить о корейской линии развития дизайна – яркого, возможно, иногда чересчур увлекающегося одним приемом, любящего блеск и безусловно самобытного. Модели последних лет – хорошие тому примеры: это i20, «Солярис», «Соната». Они тем более обращают на себя внимание, что прежде, на мой взгляд, о сколько-нибудь интересном дизайне «Хёндай» можно было рассуждать только применительно к «Гетцу»; впрочем, его облик сработан итальянцами.

Так я размышлял, глядя на пару машин, приготовленных для теста, – серебристую и черную. Забегая вперед, сразу скажу, что они не совсем идентичны тем, что начали уже продавать в России: например, 2-литровый мотор первой выдает 163 силы, тогда как у нас он дефорсирован до 149,6 л.с. За это, без всяких шуток, следует сказать спасибо, поскольку малозаметные 15 «лошадок» выливаются во вполне ощутимые 1706 рублей при уплате ежегодного налога (Москва). Черная машина – с мотором 2,4 GDI (непосредственный впрыск) мощностью 201 л.с.; такие «сонаты» к нам не поставляют. Вернее, пока не поставляют, и несколько слов автомобилю обязательно посвятим.

А сейчас в него садится г-н Лим, или попросту Ян из PR-службы, и, значит… поехали!

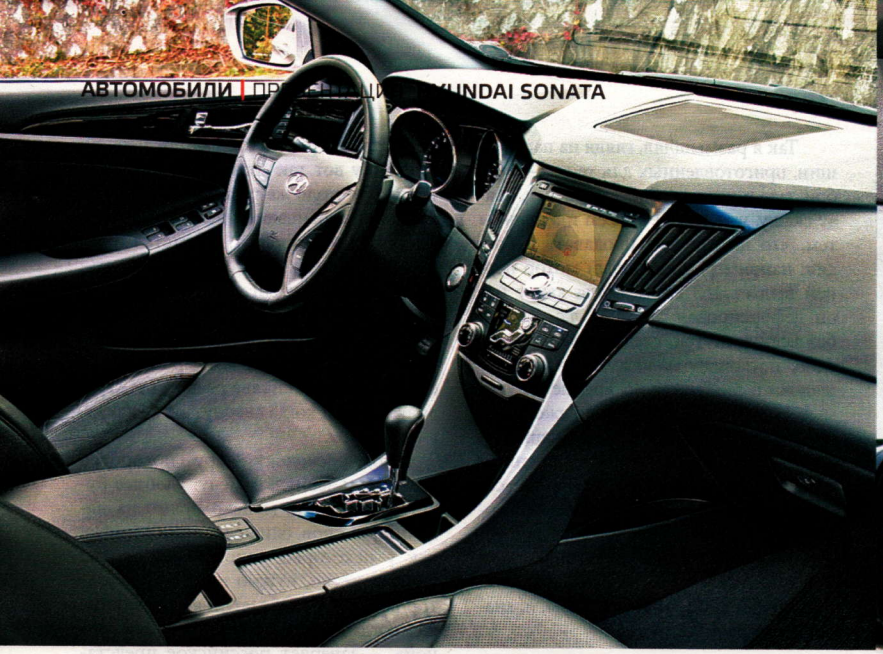
БЫСТРО – МЕДЛЕННО – БЫСТРО

Эта формула классической сонаты точно описывает наше движение по Сеулу. Мне на серебристой машине непросто оставаться строго в кильватере черной: я не могу вот так сразу, без привычки, трогаться столь же резво. В зазор между нами встраиваются всякие «самсунги», «дэу», «шевроле»… Я отстал и теперь вынужден полностью довериться встроенной навигации. Она, должен заметить, хороша, даром что говорит только по-корейски. Довольно большой монитор перед маневром делится на две части: справа развязка и стрелочка, куда и когда свернуть, слева фрагмент карты.

Но, поскольку пару поворотов я все-таки зевнул, отмечу: удобнее будет дублировать маневр прямо на панели приборов, ближе к линии взгляда, как у некоторых европейских марок. Ну и конечно, нужно научить навигатор русскому. «Обязательно, но попозже, когда опция станет у нас доступной», – заверяет российское представительство.

Дорога теперь свободна, впереди, кажется, вижу Яна – полный вперед! Пожалуй, я бы усилил звукоизоляцию

Дуга, еще дуга, резкая линия – получается «Соната», гармоничная, как ее имя на фоне дома-рояля.



Приятный рисунок на дисплее сообщает, сколько можно проехать на остатке топлива. Машины для местного рынка приучены к американской системе – показывают расход топлива в километрах на литре. Средний за 200 км составил 12,4 км/л, или 8,1 л/100 км.

В зеркале уместились и поворотник, и электропривод, и подогрев – вот только для машинки сзади места маловато.

Сзади вполне достаточно места, чтобы смело рекомендовать дальние поездки вчетвером. В российской спецификации значатся третий подголовник, средний трехточечный ремень, складная спинка (40:60) и подогрев сидений на дорогих версиях.

Симпатично и практично. Во время поездки здесь стояли два больших стакана кофе, две бутылочки с водой 0,33 л и еще пара могла поместиться в дверных карманах.

Двухзонный климат-контроль дополнен ионизатором. Сказать, что я почувствовал от него эффект, – погрешить против истины.

колесных арок: в диапазоне 60–80 км/ч шины слышны громче, чем нужно. И очень хочется увеличить зеркала – заодно, возможно, ветер в них заглушит шины?

Новый затор дает возможность оглядеться в салоне. Очень, очень недурно – внутри выдержан тот же стиль, что и во внешности. Приятный сюрприз – интересные мелочи. Например, будто рисованные картинки на дисплее маршрутного компьютера или замечательный человечек на пульте климат-контроля. Да-да, я тоже его где-то видел, но здесь фигурка цельная – последовательными нажатиями изменяем направления потоков. Солнце прячется, и наладившуюся идиллию нарушает громкий, словно мухобойкой, шлепок солнечного козырька по потолку.

Ряд будочек со шлагбаумами открывает нам выезд на платную автостраду. Конечно, полторы сотни «лошадей» под капотом довольно большой машины (она на 20 мм длиннее предшественницы NF, при этом база, кстати, выросла на 65 мм) не обещают ураганного разгона, но динамика вполне достойная. В духе современных тенденций автомат предлагает шесть передач и совершенно незаметные ступеньки между ними, так что на разгоне впору прихлебывать чай из блюдечка.

Прекрасная коробка! Вновь и вновь пробую тормозить двигателем, переведя селектор автомата в ручной

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Hyundai Sonata		
	2,0		2,4
Общие данные			
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4820/1835/1470		
база	2795		
колея спереди/сзади	1591/1591*		
Объем багажника, л	523		
Радиус поворота, м	5,46		
Снаряженная масса, кг	1460	1475	1475
Полная масса, кг	1980		
Время разгона 0–100 км/ч, с	9,8	10,9	9,5
Макс. скорость, км/ч	210	208	210
Топливо/запас топлива, л	А95/70		
Расход топлива, л/100 км: загородный цикл	6,0	5,8	6,1
городской цикл	11,4	10,6	11,3
смешанный цикл	8,0	7,6	8,0
Двигатель			
Тип	бензиновый		
Расположение	спереди поперечно		
Конфигурация/число клапанов	Р4/16		
Рабочий объем, см^3	1998		2359
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	110/149,6 6200		131/178 6000
Крутящий момент, Н·м при об/мин	198 4600		228 4000
Трансмиссия			
Тип	переднеприводная		
Коробка передач	М6	А6	А6
Ходовая часть			
Подвеска: спереди/сзади	типа «Мак-Ферсон»/многорычажная		
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем		
Тормоза: передние и задние	дисковые вентилируемые		
Размер шин	205/65R16; 215/55R17; 225/45R18		

*С 17-дюймовыми шинами.

При желании в багажник войдет поклажа объемом 463 л (методика замеров SAE, близкая к применяемой «За рулем») или 523 л мерных шариков (немецкая VDA, принята для европейских моделей).

Багажник намного проще открыть клавишей из салона, чем ключом.

Компания рассматривает возможность поставлять в Россию и самые мощные, 201-сильные «сонаты». Очень отзывчивый автомобиль, с которым ты как-то незаметно вырастаешь в глазах окружающих. Или заметно от них отдаляешься (нажимая педаль газа). Сегодня иметь такую машину в гамме – хороший тон. Правда, я посоветовал бы, по уже известному рецепту, скинуть пару «лошадок» – на динамике едва ли скажется, а кошельку будет полезно.

Hyundai Sonata: шестое поколение разыграет на нашей нейтральной территории партию с такими серьезными соперниками, как «Тойота-Кэмри», «Ниссан-Теана», «Форд-Мондео» и т.п. Корейцы, японцы, европейцы конкурируют и по качествам, и по цене.

режим. Пятая передача, третья, вторая – стрелка тахометра взлетает почти к красной зоне, мотор поет, но автомат честно держит вторую, позволяя эффективно замедлять автомобиль. На скользкой дороге эту способность трудно переоценить.

Кстати, от разгона в том же режиме вас быстро отучит символ *Eco* на панели приборов. Передавите на газ – и его зеленый огонек сменится белым, потом красным. Он вернется к умиротворяющему цвету весенней листвы, как только перестанете зазря жечь топливо. Эта штука позволяет экономить до 17% бензина и служит иллюстрацией одного из приоритетов компании «Хёндай» – заботы об экологии.

РОССИЙСКИЕ ГАСТРОЛИ

В таблице приведены исполнения «Сонаты» для российского рынка.

Объявлены и цены: от 900 тыс. до 1 млн. 60 тыс. руб. стоят машины с 2-литровым мотором (три комплектации), 1 млн. 160 тыс. и 1 млн. 210 тыс. – «сонаты» с 2,4-литровым двигателем мощностью 178 л.с.

Если же на рынок выйдет (а я на это очень надеюсь) еще и топовая версия с двигателем GDI, «Соната» законно займет место в клубе тех, «кому за двести». И тогда, глядишь, при заказе такси клиенты будут уточнять: «Мне бизнес-категорию, пожалуйста. Желательно «Хёндай». ЗР

АВТОРА!

В прошлом году заводы «Хёндай» произвели 3 млн. 106 тыс. машин, из них в Корее – 1 млн. 607 тыс., из них на заводе в Асане – 250 тыс. Здесь собирают «Сонату NF», «Грандер» и новую «Сонату» (70% всего выпуска). На предприятии две смены по 10 часов, включая перерывы. Производство начинается от штамповки, затем окраска и сборка. Многие комплектующие приходят со стороны – например, с соседнего «Мобис» везут передние модули в сборе (панель, решетка, радиатор, вентиляторы, фары и т. д.).

На фото рабочий заканчивает монтаж силового агрегата. Функция человека в основном контрольная. На специальной подвижной платформе он едет рядом с автомобилем, направляя движения автоматов, которые подают и крепят состыкованные заранее двигатель, коробку, элементы ходовой части.

В 2009-м в Корее, США, Индии и Китае собрали почти 250 тыс. «сонат» – это самая популярная на домашнем рынке и пятая на международном модель компании.

Ловись, рыбка большая

Кроссовер RAV4 маловат, а «Ленд Крузер» слишком вездеходный? «Тойота» предлагает компромисс для российского рынка. Имя ему – «Хайлендер». Максим Сачков оценил это решение. Фото автора и «Тойота».

Внедорожник у многих ассоциируется с выездом на природу, отдыхом, рыбалкой. Недаром презентацию полноразмерного кроссовера «Тойота-Хайлендер» устроили на юге России, по берегам рек Волги и Ахтубы. Вот уж где рыбалка так рыбалка. Впрочем, на время отложим удочки – сначала познакомимся с автомобилем, который, кстати, уже давно продается в Америке, Австралии и других странах. И наконец в обновленном виде появился у нас.

ПРИПЛЫЛИ

Поставляемые к нам «хайлендеры» немногим отличаются от американских. Например, адаптированными настройками подвески и усилителя руля, светотехникой, русифицированной навигацией и, увы, скудным набором комплектаций. Везти в Россию планируют лишь полноприводные версии с двигателем V6 и пятиступенчатым автоматом. Маркетологи посчитали, что бюджетные «хайлендеры» с двумя ведущими и рядной «четверкой» под капотом не вызовут интереса у отечественного покупателя. Решение спорное, хотя ничто не мешает в любой момент исправить ситуацию. Не будет и гибридных модификаций, дабы не отбирать хлеб у богатого родственника – «Лексуса-RX».

Россиянам предлагают на выбор девять расцветок кузова и две комплектации, различающиеся лишь оборудованием и ценой. Последняя стартует с 1757000 рублей, примерно на одном уровне с основными конкурентами, в числе которых «Тойота» видит в первую очередь «Ниссан-Мурано» и «Хонду-Пилот».

АСФАЛЬТОВЫЕ РЕКИ

Кто рано встает, того и улов – правило, справедливое не только для рыбаков. Впереди масса впечатлений от здешних мест и, конечно, от автомобиля. Правда, на шоссе он разочаровывает настройками подвесок и рулевого управления. Машина старательно повторяет профиль дороги, раскачиваясь, словно лодка на волнах. И работать неточным рулем приходится так же аккуратно, как веслами, пытаясь направить нос в нужную сторону. К тому же может не только укачать, но и растрясти – жесткая подвеска настойчиво напоминает о каждой неровности.

Хотя сравнивать «Хайлендер» правильнее не с лодкой, а с моторным катером. Мощности 3,5-литрового двигателя вполне достаточно, чтобы не волноваться при обгонах. Рельеф здешних дорог и впрямь напоминает вод-

Toyota Highlander

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры, мм:	
длина/ширина/высота	4785/1910/1760 (с релингами)
база	2790
колея спереди/сзади	1625/1625
Объем багажника, л	290/1200*
Снаряженная масса, кг	2075
Полная масса, кг	2720
Разгон 0–100 км/ч, с	8,2
Максимальная скорость, км/ч	180
Топливо	А95
Запас топлива, л	72
Расход топлива, л/100 км:	
городской цикл	13,8
загородный цикл	10,7
смешанный цикл	12,4

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый, V6, 24 клапана, 3,5 л, 201 кВт/273 л.с. при 6200 об/мин, 337 Н·м при 4700 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ:
полноприводная; А5.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ:
подвески – типа «Мак-Ферсон»; рулевое управление – реечное с электроусилителем; тормоза – дисковые/дисковые вентилируемые; шины – 245/55R19.

**В семиместном варианте/со сложенным третьим рядом.*

Кроссовер «Тойота-Хайлендер», построенный на платформе «Кэмри», дебютировал в 2000 году на автосалоне в Нью-Йорке. В 2007-м появилось второе поколение, обновленный вариант которого будут продавать у нас. В Россию повезут «хайлендеры», собранные в Японии.

Кожаный салон и руль, полный набор подушек безопасности, трехзонный климат-контроль, доступ в автомобиль без ключа, Bluetooth, USB – все это есть в двух предлагаемых комплектациях «Престиж» и «Люкс». В более дорогой версии – навигация с 7-дюймовым монитором и жестким диском, на который можно записывать аудиофайлы.

ную гладь – вкупе с высокой посадкой кроссовера это позволяет просчитывать ситуацию на несколько километров, поэтому нет нужды сильно утапливать педаль акселератора. А если душа пожелает развернуться и отпустить лошадей, то желание это будет кратковременным, ибо стрелка указателя топлива падает на глазах.

После долгого общения с большим городом как все-таки хорошо посидеть в тишине. Отличная шумоизоляция и негромкий даже на высоких оборотах двигатель «Хайлендера» дают такую возможность. Приятно, стоя на месте, совсем не чувствовать вибраций. Во многом это заслуга активной передней опоры двигателя, поглощающей даже мелкую дрожь.

СТЕПИ, ДЮНЫ, СОЛИ

Кроссовер должен хотя бы изредка покидать асфальт. Организаторы постарались – проложили живописный маршрут между неповторимыми ландшафта-

Дизайном щиток приборов «Хайлендера» напоминает «Ленд Крузер». Только выглядит проще и дешевле. Вместо симпатичного центрального дисплея невзрачные приборы, зажатые между объемными колодцами, в которых прячутся спидометр и тахометр.

На правах рекламы

Цена
Идеальный баланс

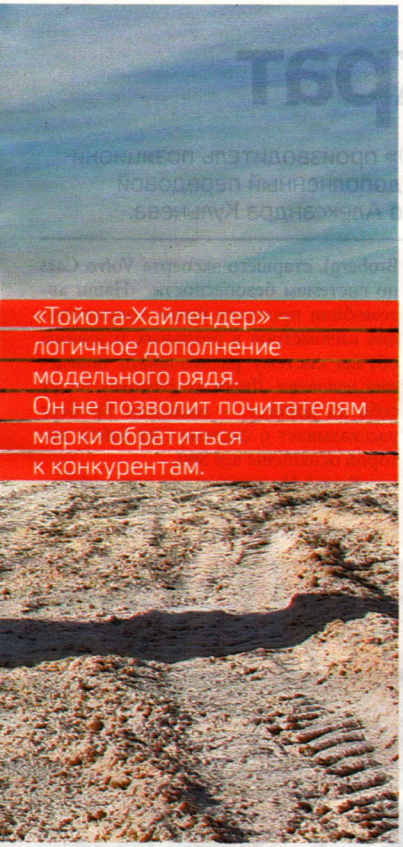
www.kingroup.ru
GROUP KIN 1940

ЧРЕЗМЕРНОЕ УПОТРЕБЛЕНИЕ АЛКОГОЛЯ ВРЕДИТ ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ

Лицензия Б 095517 регистрационный номер 202 от 07.07.2006 г. РЕКЛАМА

Помимо России, «Хайлендер» продают еще в шести странах: США, Канаде, Мексике, Китае и Новой Зеландии, в Австралии его предлагают под именем «Клюгер» (Kluger).

Семиместный салон приютит с комфортом даже пассажиров «галерки». А если им будет тесновато, второй ряд можно сдвинуть вперед на 120 мм. В таком «автобусном» варианте грузовой отсек ничтожно мал, но увеличить его можно одним движением, сложив сиденья прямо из багажника.



«Тойота-Хайлендер» – логичное дополнение модельного ряда. Он не позволит почитателям марки обратиться к конкурентам.

Трехместное заднее сиденье можно превратить в два индивидуальных кресла с подлокотниками. Только алгоритм раскладки не прозрачен, в первый раз придется покумекать или воспользоваться инструкцией.

ми. На степных дорогах подвеска оказалась удивительно комфортной, особенно после тряски по асфальту. «Хайлендер» плавно срезает накаты и волны, не раскачиваясь из стороны в сторону и не вызывая приступов морской болезни. Сразу возникает желание ехать чуть быстрее… И тут же получаешь первое предупреждение – характерный стук сработавшей на отбой подвески. Не прислушался? Следующей станет оторванная пластиковая защита. Коллега, замыкающий нашу колонну, собрал целую коллекцию таких щитков.

Кто в детстве не любил играть в песочнице! С возрастом желание покопаться в песке не проходит, только игрушки становятся больше и дороже. Теперь приходится по-взрослому взвешивать каждый шаг, дабы не пришлось куковать несколько часов в ожидании технички. Все-таки это «Хайлендер», а не «Ленд-Ровер»! Нет ни понижающей передачи, ни межосевой блокировки, ни мощных длинноходных подвесок. Постоянный полный привод, тяговитый мотор и гидромеханическая трансмиссия – весь арсенал для покорения бездорожья. Но если здраво оценивать силы, то даже на шоссейных шинах кроссовер вполне может передвигаться по такому покрытию. Запаса тяги хватает, чтобы без пробуксовки преодолевать сложные участки, а солидный 206-миллиметровый дорожный просвет дает неплохой запас, чтобы лишний раз не «пескострунть» днище автомобиля.

На Баскунчаке не ловится даже вобла – это не соленое, а соляное озеро. Зато его ископаемые расходятся по всей России, места́ для съемки здесь и вовсе бесподобные. А чтобы спуститься с крутого берега, лучше задействовать систему спуска с горы – так безопаснее. Как же страшно убирать ноги с педалей, когда машина кивает носом в сторону обрыва. Но дальше все идет как надо: «Хайлендер», похрустывая тормозами, потихоньку сползает на соляную гладь. Кстати, в числе прочих электронных помощников есть и другая полезная на бездорожье система – помогающая трогаться в горку.

Увы, рыбалка так и не удалась. Не потому, что рыба не клевала, – не нашлось времени даже расчехлить удочки. Но и без нее впечатлений море – и от увиденного из окна автомобиля, и от «Хайлендера». Причем по большей части положительных. Интересно, какой улов соберет «Тойота», выпуская новый кроссовер на российские просторы? Утверждают, что поклевки уже начались. ЗР

На правах рекламы

Качество для всех

www.kingroup.ru

GROUP KIN 1940

ЧРЕЗМЕРНОЕ УПОТРЕБЛЕНИЕ АЛКОГОЛЯ ВРЕДИТ ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ

Лицензия Б 095517 регистрационный номер 202 от 07.07.2006 г. РЕКЛАМА

Истинный демократ

Его рекламными изображениями увешана вся столица. «Вольво-S60» производитель позиционирует как спортивный седан. Непривычный имидж шведской модели, дополненный передовой электроникой, не терпелось оценить в деле Михаилу Гзовскому. Фото Александра Кульнева.

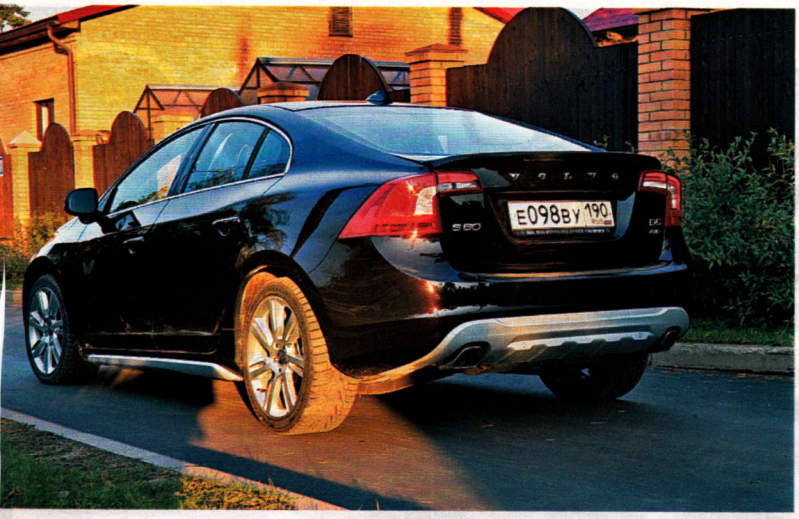
БЕЗ НАЕЗДА

В то солнечное утро студент Иванов, как обычно, торопился в институт, вышагивая по бульвару в ритме плеера. Телефон разрывали эсэмэски: «Ну ты где? Полчаса до семинара!». Ага, вон и маршрутка, успею! И он по-мальчишески рванул на желтый…

В то солнечное утро бизнесмен Петров, как обычно, торопился в офис, постукивая по рулю в такт любимому диску. Музыку приходилось то и дело приглушать: звонки от секретарши сыпались каждые пять минут: «Петр Петрович, все собрались, только вас ждем». – «Ничего, я уже на бульваре, успею!» И он по-мальчишески рванул на замигавший зеленый…

Что было дальше? Это зависит от судьбы и… автомобиля. «Страшно, Томас?» – спрашиваю я надувного пешехода, который таращится на меня круглыми черными глазами. Я назвал его в честь Томаса Броберга (Thomas Broberg), старшего эксперта Volvo Cars по системам безопасности. «Наши автомобили проехали более полумиллиона километров в реальных условиях, обучая систему распознавать поведение человека. Люди по-разному ведут себя на дороге», – господин Броберг рассказывает о системе City Safety, которой оснащены все S60.

Верю! Но даже когда разгоняешься всего до 35 км/ч и убираешь ногу с тормоза, направляя машину в мане-



Volvo S60 D5 AWD

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры, мм:	
длина/ширина/высота	4628/1865/1484
база	2776
колея спереди/сзади	1588/1585
Полная масса, кг	2200
Максимальная скорость, км/ч	230
Разгон 0–100 км/ч, с	8,1
Топливо	ДТ
Запас топлива, л	67,5
Расход топлива, л/100 км	5,4–9,3

ДВИГАТЕЛЬ:
дизельный, P5, 20 клапанов, 2,4 л, 151 кВт/205 л.с. при 5100 об/мин, 420 Н·м при 1500–3250 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ:
полноприводная, А6.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ:
подвески – типа «Мак-Ферсон»/многорычажная; рулевое управление – реечное с гидроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые; шины – 215/50R17.

кен, все равно страшно. Надувной Томас тоже перепутан, будто отшатнулся назад. 30, 20, 10 метров… «Все, я его сбил». В тот миг, когда ко мне пришла эта мысль, «Вольво» заскрежетал ABS и встал как вкопанный на расстоянии 20 сантиметров от манекена. Признаться, до этого эксперимента я не верил, что электроника способна перегнать человека в реакции. Теперь знаю: сам ни за что не смог бы остановить машину так быстро и точно. К тому же радар лучше видит в темное время суток и в плохих погодных условиях.

Система обнаружения пешехода с функцией автоматического торможения была на «Вольво» и раньше, но вышла на новый уровень. «Применение передовых датчиков позволило повысить усилие в тормозных контурах. Еще одна задача – обеспечить высокую степень

СРЕДСТВО ПОВЫШЕННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

В составе системы City Safety новый модуль радара в решетке радиатора, камера перед внутренним зеркалом заднего вида и центральный блок управления. Радар обнаруживает помеху перед автомобилем и определяет расстояние до нее. Камера распознает, какой именно перед вами объект. City Safety способна понять, стоит ли машина впереди или движется в попутном направлении. В экстренной ситуации система предупреждает водителя звуковым и визуальным сигналами, одновременно подготавливая тормоза для экстренной остановки. Если водитель остается безучастным, а столкновение неизбежно, автомобиль замедляется в автоматическом режиме.

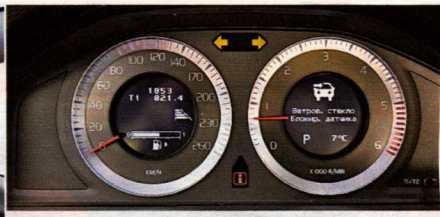
На правах рекламы

У всех есть право на лучшее

www.kingroup.ru

ОДНАКО ЧРЕЗМЕРНОЕ УПОТРЕБЛЕНИЕ ЛЮБОГО ПРЕДМЕТА ВРЕДИТ ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ

Лицензия Б 095517 регистрационный номер 202 от 07.07.2006 г. РЕКЛАМА



В стильные «хронографы» спидометра и тахометра уместили дисплеи бортового компьютера.

Интерьер свеж по стилю, хорош по качеству исполнения и эргономике.

Машина позволяет отключить системы активной безопасности, но такого желания у меня не возникло ни разу.

достоверности при обнаружении пешехода. Наша технология основана на программе, которая отслеживает манеру перемещения человека и определяет, будет ли он выходить на дорогу. Теперь система видит и детей ростом от 80 сантиметров», – поясняет Томас Броберг. Порог скорости поднят – до 35 км/ч. Если машина едет быстрее, City Safety максимально сбавляет скорость в момент столкновения. Есть и другие меры – направленные на предотвращение столкновения с автомобилями.

По статистике, невнимание водителя – причина почти 90% аварий. При наезде сзади виновник в половине случаев вообще не успевает нажать на тормоз. Чтобы привлечь его внимание, на ветровом стекле перед глазами загорается желтый сигнал. Ну а если вы подкрались совсем близко, стекло замигает красным «стоп-сигналом» и сработает громкий зуммер. Еще одна функция – мониторинг усталости (Driver Alert Control). Когда хозяин теряет внимание и машина начинает двигаться по-броуновски, компьютер даст об этом знать настойчивым звуковым сигналом. Перестроения без включения поворотников и сход с полосы не одобрит функция Lane Departure, а о нахождении другого авто в мертвой зоне сообщит подмигиванием у основания боковых зеркал Blind Spot Information. В общем, дисциплина и еще раз дисциплина!

Под удобным человечком распределения воздушных потоков – кнопки систем BLIS, Lane Departure и адаптивного круиз-контроля.

Volvo S60

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА/ВПЕЧАТЛЕНИЯ

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновые, 2,0 и 3,0 л (203 и 304 л.с.); дизельный, 2,4 л (205 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ:
6-ступенчатая механика, 6-ступенчатый автомат.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
Base, Kinetic, Momentum, Summum.

ЦЕНА:
1 186 900–2 029 900 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ:
S60 D5 AWD, 2,4 дизель, комплектация Summum, опции, 2 521 700 руб.

Отличное шасси, низкий расход топлива, высочайший уровень активной безопасности, широкий выбор опций.

Скромный запас пространства для задних пассажиров; требующий привычки интерфейс мультимедийного комплекса.

БЫСТРЫЙ, КАК «ВОЛЬВО»

Много лет в американском сленге существовало выражение Volvo driver – так с иронией называли неторопливых и пугливых водителей, которые тормозили поток и путались под ногами, создавая аварийные ситуации. Интересно, как я буду выглядеть со стороны в модификации с 2,4-литровым дизелем D5, полным приводом и активным шасси FOUR-C?

Двигатель D5, несмотря на умеренную мощность в 205 л.с., подходит S60 великолепно. С середины 2009 года на этот агрегат ставят две турбины, которые закачивают воздух в пять цилиндров без запинок и обеспечивают широкую «полку» момента. Автомат Geartronic хоть и не эталон скорострельности, не в силах противостоять потоку ньютон-метров и выстреливает машину при обгонах неожиданно бойко. Приятно, что мотор не передает вибраций в салон, а расход даже при активном педалировании не превышает 10 л «тяжелого топлива».

Подвеска FOUR-C тоже не новость для «Вольво». Но в S60 стоит доработанная ее версия, сочетающая лучшую плавность хода в режиме Comfort на неровном покрытии с большей послушностью в Sport и тем паче в Advanced. Иные ощущения и от рулевого управления. В сравнении с предшественником передаточное число уменьшили на 10%, «укоротив» руль

Volvo S60 – пожалуй, наиболее яркий автомобиль шведской фирмы за последние годы. Не имеет равных с точки зрения безопасности, доставляет удовольствие от вождения.

Из традиционных идей «Вольво» – воздушная центральная консоль, на сей раз развернутая к водителю.

Места в распоряжении задних пассажиров на 30 мм больше, чем в предыдущей версии, но особого простора не ждите.

и придав ему больше четкости и остроты. Хотя при желании руль можно распустить, выбрав одну из трех ступенек усилия. Сорвать полноприводную версию с траектории и так сложно, а тут еще передовая система стабилизации Advanced Stability Control с датчиком угла крена, гасящая занос на ранней стадии. Отменное шасси!

Признаться, после экспериментов с безопасностью я уже проникся пониманием совершенства S60. А он, оказалось, еще и отменно обучен ездовым манерам. S60 действительно спортседан, а «вольво-драйвер» образца 2010 года – полная противоположность своему предку. Он едет уверенно и быстро. И безопасно для окружающих.

Словом, «Вольво-S60» – воплощение автомобильной демократии. Она дает выбор: экономить топливо или всегда быть первым в потоке, предлагает отменные ездовые возможности, но в ответ требует соблюдения законов и правил. Так и должно быть! ЗР

ЗА ТЕ ЖЕ ДЕНЬГИ

AUDI A4

1 113 600–1 859 000 руб.

Модель выпускают в нынешнем виде с 2008 года в вариантах седан и универсал, с моторами мощностью 120–265 л.с. и тремя типами трансмиссии. Среди достоинств – простор на заднем сиденье и большой багажник. ЗР, 2009, № 4.

BMW 3 SERIES

1 204 000–2 606 000 руб.

Пятое поколение баварской «трешки» выпускают с 2005 года, в конце 2008-го машину модернизировали. Седан, универсал, купе и кабриолет продают с двигателями мощностью 135–306 л.с. Признанное достоинство – управляемость. ЗР, 2008, № 11.

Шок и трепет

«Инфинити» начала продажи QX56 второго поколения, который вполне заслужил титул самого неполиткорректного автомобиля российского рынка! Юрий Тимкин вызвался объять необъятное, а Константин Якубов – снять это фотокамерой.

Когда я впервые увидел новый QX56, испытал шок и трепет. Исполин! Одни колеса чего стоят – 275/50R22, это в базовом оснащении. Рядом с таким гигантом разные седаны-хэтчбеки – сущие карапузики. Да и прочие вседорожники, даже полноразмерные, меркнут. Еще бы, ведь длина QX56 более 5,2 м, высота почти 2 м. Радиаторная решетка шире иной малолитражки…

Столь же сильное впечатление производит интерьер. Салон сверхпросторен, как у лимузинов. Эта аналогия возникает еще и потому, что во втором ряду два раздельных кресла – особенность, за которую даже при покупке представительских седанов приходится доплачивать. Вообще, пассажиров QX56 ублажают по полной: тут и мониторы мультимедийной системы, и подогрев сидений, розетка и блок управления климатиком с дефлекторами на потолке и в полу (по четыре на человека!). Плюс две гигантские емкости в подлокотнике и по паре подстаканников на брата. Не слабо, правда?

На последнем, третьем ряду сидений в QX56 тоже просторно и хороший сервис. Редкий случай для таких автомобилей. Чтобы попасть на задний диван, требуется минимум усилий: кресла второго ряда складываются автоматически – достаточно нажать кнопку на центральной консоли. Сибаритство, конечно, но очень приятное. Кнопкой можно открыть и дверь багажника. По щедрости оснащения QX56 ничуть не уступает представительским седанам: электроприводы сидений и рулевой колонки (с памятью на два положения), четырехзонный климат-контроль, электролюк, высококачественная стереосистема с двухканальным усилителем и акустикой Bose, навигатор, подогрев и вентиляция передних сидений. Ощущение роскоши дополняет отделка полированным деревом и кремовой кожей искусной выделки – ею обтянута даже передняя панель.

Нажимаю кнопку *Start*, и двигатель широким раскатистым басом огласил окрестности, будто хищник, предупреждающий: это, мол, моя территория! 5,6-литровая «восьмерка» взята у QX56 прошлого поколения, но серьезно доработана. Мотор получил непосредственный впрыск и систему регулирования фаз газораспределения и высоты подъема клапанов VVEL, что позволило увеличить мощность на 25% – до внушительных 405 л.с. Этот «табун» (вкупе с отлично настроенным 7-ступенчатым автоматом) способен ускорить почти трехтонную махину до сотни всего за 6,5 с! Причем, чтобы добиться резкого старта, вовсе не обязательно давить акселератор до упора, достаточно четверти хода педали – потрясающая тяговитость! К слову, даже при спокойном вождении машина съедала около 25 л/100 км. При активной езде расход топлива уверенно переваливает за тридцатку…

Infiniti QX56

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА/ВПЕЧАТЛЕНИЯ

Второе поколение QX56 поступило в продажу осенью 2010 года, спустя полгода после премьеры на автосалоне в Нью-Йорке. На наш рынок модель поступает в максимальной комплектации, с раздельными креслами второго ряда, в то время как в Америке есть версии попроще, в том числе с обычным шасси (без антикреновой системы) и на 20-дюймовых колесах.

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, 5,6 л (405 л.с.).

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: автоматическая 7-ступенчатая.

КОМПЛЕКТАЦИЯ: единственная.

ЦЕНА: 3 600 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 5,6 л, 7-ступенчатый автомат, 3 600 000 руб.

+ Просторные салон и багажник, роскошная отделка, богатая комплектация, отличная динамика; вызывает уважение на дороге.

– Внушительный расход топлива; проблематично найти место для парковки.

Infiniti QX56

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры, мм:	
длина/ширина/высота	5290/2030/1925
база	3075
Объем багажника, л	470–2693
Снаряженная масса, кг	2800
Разгон 0–100 км/ч, с	6,5
Максимальная скорость, км/ч	210
Топливо	А95
Расход топлива, л/100 км:	
городской цикл	20,6
загородный цикл	11
смешанный цикл	14,5

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, V8, 32 клапана, 5,6 л, 298 кВт/405 л.с. при 5800 об/мин, 560 Н·м при 4000 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: полноприводная, А7.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – независимые; тормоза – дисковые вентилируемые; шины – 275/50R22.

Благодаря обилию наружных камер на QX56 можно парковаться с точностью до миллиметра.

Качеством внутренней отделки и богатством оснащения QX56 не уступает представительским седанам.

Обогрев руля входит в базовое оснащение.

Впрочем, для покупателей подобных машин экономичность – параметр второстепенный. Им подавай побольше передовой электроники. Что же, по этой части QX56 способен удовлетворить любого гурмана. Например, установленные по периметру автомобиля камеры могут отображать вид сверху, что существенно облегчает маневрирование в стесненных условиях. Не лишней оказалась и система мониторинга мертвых зон – попадающие в них движущиеся объекты засекаются датчиками, после чего загорается лампочка в боковом зеркале, предупреждая водителя о потенциальной опасности. А если пересечь дорожную разметку, не включив поворотник, раздастся тревожный звуковой сигнал – вдруг водитель задремал и не заметил, что машина пошла в сторону? Точно такой же сигнал предупредит о возможном столкновении. В число нововведений попали адаптивная биксеноновая светотехника, а также интеллектуальный круиз-контроль, способный поддерживать заданную дистанцию до впереди идущего автомобиля. При необходимости он затормозит QX56, вплоть до полной остановки.

Еще одно техническое новшество – гидравлическая система ограничения колебаний кузова. Встроенные в амортизаторы гидроцилиндры препятствуют поперечным кренам – ходовые повороты этот мастодонт проходит на удивление уверенно. Главное – чтобы в вираже не попалась какая-нибудь неровность: QX56 неожиданно легко спрыгивает с траектории. Впро-

ЗА ТЕ ЖЕ ДЕНЬГИ

MERCEDES-BENZ GL

3 090 000–4 950 000 руб.

Автомобиль уверенно чувствует себя на бездорожье, в его активе – блокировка переднего и заднего межколесных дифференциалов, а также понижающая передача. Пневмоподвеска позволяет довести дорожный просвет до внушительных 307 мм. Машину снабжают бензиновыми двигателями V8 (340 и 388 л.с.) либо дизельным V6 (224 л.с.). ЗР, 2007, № 1.

AUDI Q7

2 680 000–5 300 000 руб.

Самый крупный из выпускаемых в Европе вседорожников в этом году модернизировали. Его возможности на бездорожье довольно скромны – нет ни блокировок, ни понижающей передачи. Зато у Q7 огромный ассортимент двигателей: три дизельных (240, 326 и 500 л.с.) и два бензиновых (280 и 350 л.с.). ЗР, 2010, № 7.

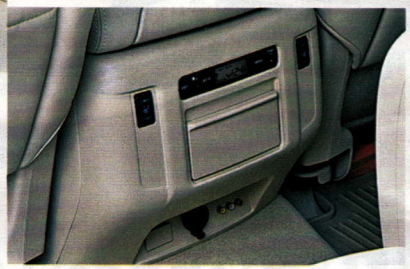
Этот «Инфинити» – самый крупный вседорожник на российском рынке.

В огромных вседорожниках есть своя прелесть: мощный двигатель, просторный салон, ощущение власти над дорогой. Все это в полной мере присуще и Infiniti QX56.

Беспроводные наушники позволяют слушать музыку или смотреть видео, не мешая другим седокам.

Роскошный салон еще и практичен. А каков запас пространства между сиденьями! Даже борец сумо не почувствует тесноты.

К услугам пассажиров второго ряда – подогрев кресел и блок управления «погодой».



чем, для гигантского рамного автомобиля управляемость все же недурна. Теоретически неплоха должна быть и проходимость: клиренс тут дай бог каждому – 257 мм, трансмиссию 4×4 из автоматического режима можно переключить на постоянный полный привод, а также задействовать понижающую передачу. Несмотря на всю эту подготовку, с асфальта съехать я так и не рискнул. Для «Инфинити» это чуждая среда. Ровные трассы и блеск витрин ему ближе грязевых ванн. ЗР

На правах рекламы

Только для него!

«Эвалар» - марка №1 в России!*

Эвалар

Как «Паритет» решает мужские проблемы?

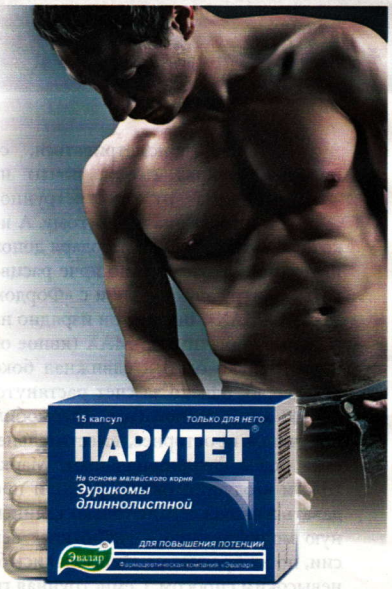
Успешный мужчина – лидер во всем! Доказано, что доминировать, быть успешным может только тот, у кого высокий уровень тестостерона. К таким мужчинам женщины проявляют повышенный интерес! И даже в дикой природе вожак стаи – это самец с наивысшим уровнем тестостерона в крови. В мужском организме все во власти тестостерона: мускулы, сексуальность, карьера.

Но тестостерон неустойчив, и его уровень снижается под воздействием многих причин – стрессы, возраст, вредные привычки... Как же добиться такого уровня тестостерона, чтобы быть лидером во всем: в интимной жизни, на работе, в компании друзей?

Повысить уровень тестостерона можно, если дополнить свой рацион питания специальными продуктами, растениями или натуральными средствами на их основе. Одно из них – нелекарственное средство «Паритет» на основе экстракта малайского корня эурикомы длиннолистной. Корень эурикомы – это мощный природный стимулятор выработки собственного тестостерона и повышения потенции. «Паритет» помогает быть на высоте: он стимулирует выработку собственного тестостерона, что способствует усилению потенции и повышению сексуальной активности.

«Паритет» – это верный шаг на пути к успеху и в личной и в профессиональной жизни! Представьте: Вы – успешный мужчина в хорошей физической форме, который излучает уверенность в себе. Вы – тот, к кому прикованы восхищенные взгляды красивых женщин! Вы хотите именно этого? Тогда принимайте «Паритет»!

«Паритет» – чтобы Ваши желания совпадали с Вашими возможностями!

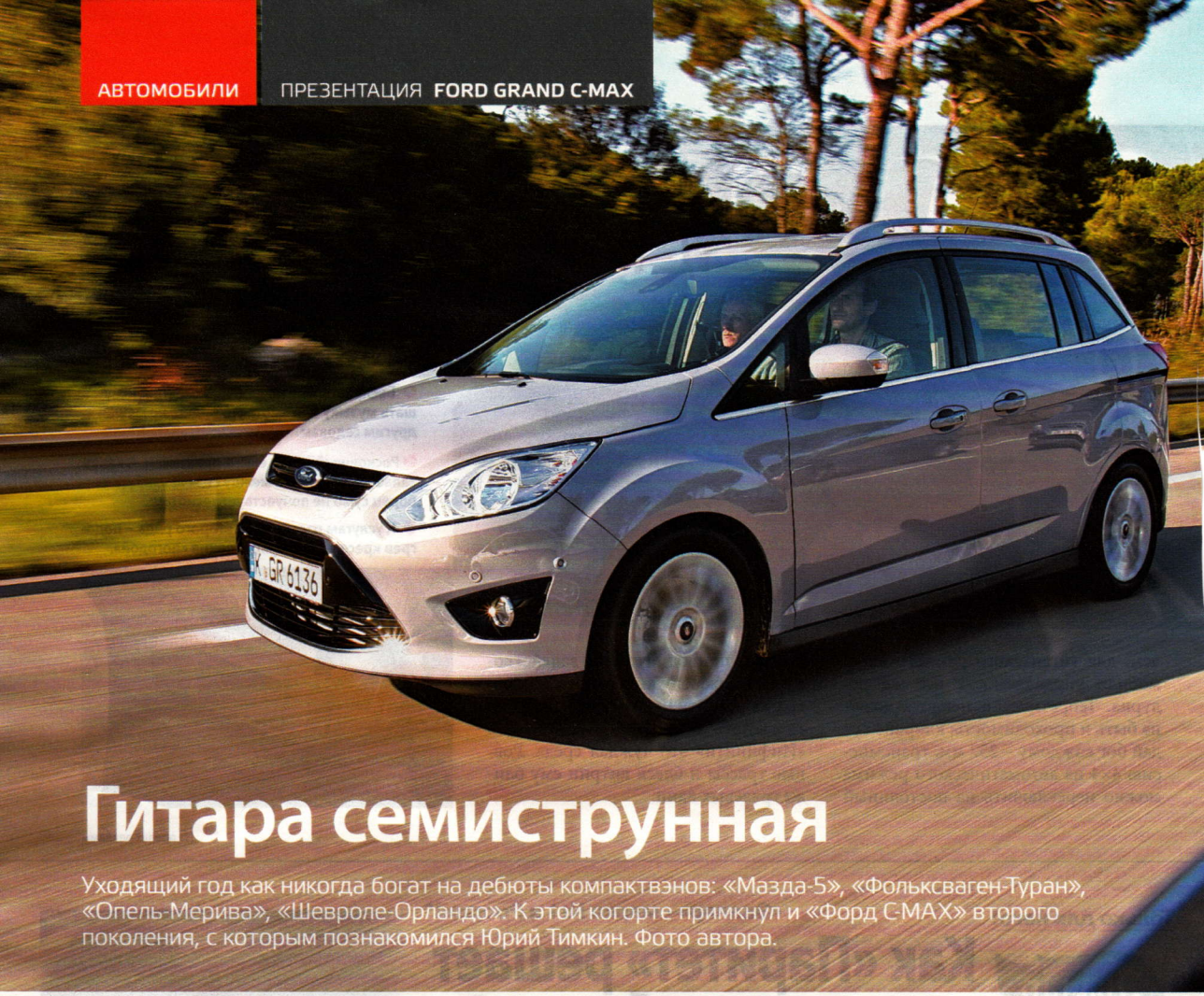


Спрашивайте во всех аптеках города, а также по телефонам: Москва аптека «Эвалар» на Павелецкой: Зацепский вал, д. 14 тел. (495) 953-10-87; аптека «Эвалар» на Новослободской: ул. Новослободская, д.12; аптека «Эвалар» на Октябрьской: м. Октябрьская, Калужская площадь, д.1, корп.1; аптека «Эвалар» на Мясницкой: м. Чистые пруды, ул. Мясницкая, д. 24/7, стр.2; аптечная сеть «ТРИКА» 789-62-63; а также по тел. 236-02-23, 994-48-88; доставка по Москве «Столица-Медикл» 755-93-98; **Санкт-Петербург** аптечная сеть «Аптеки Невис» 703-45-30; аптечная сеть «Озерки» 603-00-00; а также по тел. 714-72-72, 380-91-28, 232-25-55, 375-19-19, 592-33-55, 333-36-63, 430-61-30, 370-40-83, 301-09-29, 346-22-49, 571-12-17, 273-69-92, 574-07-06; **Астрахань** 306-306; **Барнаул** 363-602, 770-110; **Благовещенск** 513-333; **Вологда** 723-031; **Воронеж** 428-428; **Владивосток** 404-404; **Екатеринбург** 321-39-26; **Ижевск** 512-239; **Иркутск** 201-208; **Кемерово** 539-090; **Киров** 571-571; **Краснодар** 255-78-04; **Красноярск** 227-77-09; **Нижний Новгород** 428-73-11; **Новгород** 644-393; **Новокузнецк** 725-368; **Новосибирск** 354-73-61; **Оренбург** 780-994, 773-749; **Омск** 445-515; **Пермь** 219-84-84; **Псков** 622-697; **Ростов-на-Дону** 273-81-10, 219-41-93; **Самара** 996-00-60, 952-82-11; **Сургут** 353-745; **Тольятти** 600-245; **Тюмень** 462-619; **Ульяновск** 521-432; **Уфа** 223-05-66, 282-69-49; **Хабаровск** 333-991; **Челябинск** 778-54-58; **Чита** 324-970; **Южно-Сахалинск** 424-687; **Ярославль** 410-050.

«Линия здоровья «Эвалар»: 8-800-200-52-52 (звонок бесплатный), в Москве (495) 921-40-74, в Санкт-Петербурге (812) 373-86-62.
659332, г. Бийск, ул. Социалистическая, 23/6, ЗАО «Эвалар», тел./факс: (3854) 39-00-50. www.evalar.ru ОГРН 1022200553760

*По результатам общенационального голосования в категории «Натуральные препараты для укрепления здоровья и повышения качества жизни». Сертификат №09/107/10 от 15.10.2009.

СоГР № 77.99.11.3.У.1393.3.10 БАД НЕ ЯВЛЯЕТСЯ ЛЕКАРСТВОМ. Реклама



Гитара семиструнная

Уходящий год как никогда богат на дебюты компактвэнов: «Мазда-5», «Фольксваген-Туран», «Опель-Мерива», «Шевроле-Орландо». К этой когорте примкнул и «Форд С-МАХ» второго поколения, с которым познакомился Юрий Тимкин. Фото автора.

Если не присматриваться, семиструнная гитара почти неотличима от шестиструнной. Но играет она по-другому. А некоторые утверждают: благодаря дополнительной струне можно ярче расцветить палитру звуков. Так и с «Фордом-Гранд С-МАХ». Внешне он изрядно напоминает обычный С-МАХ (явное отличие только одно – сдвижная боковая дверь), однако за счет растянутой на 140 мм колесной базы автомобиль получился просторнее, вместительнее, стал более функциональным. Маркетологи «голубого овала» решили продавать в нашей стране только удлиненную модификацию – «короткие» версии, по их прогнозам, пользовались бы невысоким спросом. Семиструнная гитара, к слову, получила основное распространение в России, за рубежом на ней почти не играют. «Заиграет» ли на нашем рынке «Гранд С-МАХ»?

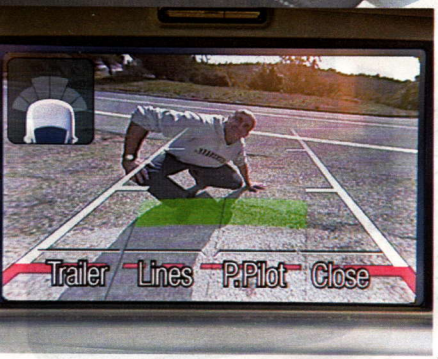
СЕМЕРО ПО ЛАВКАМ

Предыдущий С-МАХ предлагают исключительно в пятиместном варианте (это мешало ему на равных конкурировать с одноклассниками). Его преемник тоже рассчитан на пятерых. Однако для версии с приставкой «Гранд» за доплату поставят третий ряд сидений. Забравшись туда, понял: места эти сугубо детские – тесно! Куда просторнее на центральном диване, здесь можно даже закинуть ногу на ногу. Правда, уютно только на боковых сидушках – центральное креслице более узкое, в нем с комфортом устроится опять же лишь ребенок.

Кстати, это сиденье без труда складывается под подушку крайнего правого кресла, освобождая проход на «галерку». А боковые сиденья для пущего простора можно еще сдвинуть по диагонали назад – получается комфорт бизнес-класса! Его дополняют приятные мелочи: шторки на окнах, отдельные воздуховоды и столики в спинках передних кресел. На этом радужном фоне удивили куцые подлокотники и отсутствие кармашков в дверях.

Машины такого класса проектируют с акцентом на практичность и функциональность. С этим у «Гранда С-МАХ» полный порядок. Маловат багажник? Стоит сложить задние кресла, и его объем заметно возрастает. И этого недостаточно? Тогда «упаковываем» сиденья второго ряда (хоть по одному, хоть все вместе) – получается огромная и ровная грузовая площадка, на которой много чего можно разместить.

Исследовав пассажирский отсек, добрался до водительского места. Солидно! Качество отделки и проработки интерьера заметно даже в мелочах. Показалось, и пахнет салон как-то по-особенному, благородно. Насторожило только обилие глянцевого пластика



Дизайн, качество сборки и отделки, богатство оснащения – по всем этим параметрам салон C-MAX один из лучших в классе.

Камеру заднего вида прежде для компактвэнов «Форд» не предлагали.

Помимо традиционного футляра для очков, на потолке предусмотрен дополнительный откидной лоток.

На российский рынок модель выходит в декабре. Цена – от 799 000 рублей.

на центральной консоли. Со временем он поцарапается и уже не будет выглядеть так презентабельно.

Хороша и эргономика. О пресловутой «автобусной посадке» здесь и речи нет – за рулем сидишь как в обычном легковом автомобиле. О том, что это однообъемник, говорит разве что уходящая на добрый метр вперед передняя панель. Баранка регулируется по двум направлениям, педальный узел просторен, все кнопки и рычажки расположены удобно и логично. А регулировать здесь есть что – по обилию установленного оборудования «Гранд C-MAX» даст фору многим конкурентам.

Например, автомобиль снабжают системой информирования о движущемся объекте в слепой зоне. В перечень элементов «сладкой жизни» входят также принудительный (настраиваемый водителем) ограничитель скорости, ассистент старта в гору, камера

С появлением нового «Гранда С-МАХ» в модельном ряду «Форда» стало четыре вэна. А на подходе однообъемник на базе «Фиесты»!

Ford Grand C-MAX

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры, мм:	
длина/ширина/высота	4520/1828/1684
база	2788
Объем багажника, л	56*–1706
Снаряженная масса, кг	1634
Полная масса, кг	2300
Разгон 0–100 км/ч, с	9,8
Максимальная скорость, км/ч	204
Топливо/запас топлива, л	ДТ/60
Расход топлива, л/100 км:	
городской цикл	7,1
загородный цикл	4,8
смешанный цикл	5,6

ДВИГАТЕЛЬ:
дизельный, Р4, 16 клапанов, 2 л, 120 кВт/163 л.с. при 3750 об/мин, 340 Н·м при 2000–3250 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ:
переднеприводная, А6.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ:
подвески – типа «Мак-Ферсон»/многорычажная; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины – 205/55R16, 215/50R17, 235/40R18.

*С третьим рядом.

«Гранд С-МАХ» – первый автомобиль со сдвижными боковыми дверями в истории европейского отделения «Форд».

Задние кресла сугубо детские. Взрослым там тесно.

Фордовцы позиционируют «Гранд» как автомобиль для молодой семьи. С этой ролью он справляется на все сто.

Со сложенными креслами второго и третьего рядов машина уподобляется мини-фургону – способна принять на борт без малого два куба поклажи.

заднего вида и электропривод двери багажника. Еще одно новшество (ни на один европейский «Форд» такого до сих пор не устанавливали) – помощник при парковке Active Park Assist. У него есть пара приятных особенностей. Во-первых, система ищет место для парковки всегда, а не только после нажатия соответствующей кнопки. Во-вторых, ассистент способен запарковать машину не только по бордюру, но и, например, на открытой площадке, выравнивая «Гранд С-МАХ» по другим автомобилям. Правда, как выяснилось, устройство приучено только к параллельной парковке, перпендикулярно поставить машину оно не способно.

ПОЛНЫЙ ВПЕРЕД

«Форд С-МАХ» первого поколения снискал известность неплохой для компактвэна управляемостью. Сменщик сулил то же самое, поскольку конструкция шасси осталась прежней. Но без доработок не обошлось: переднюю колею расширили на 10–15 мм (в зависимости от шин), изменили конструкцию переднего подрамника, что привело к его похуданию на 2 кг. Столько же сбросил стабилизатор поперечной устойчивости. В задней многорычажке применены амортизаторы с увеличенным диаметром, которые повышают плавность хода и снижают уровень кренов. Это в теории. А на практике?

Первое, на что обратил внимание, – низкий уровень шума, в салоне по сравнению с предшественником стало на 2 дБ тише. По магистрали «Гранд» летит с уверенностью бронепоезда. За счет длинной колесной базы вэн крепко стоит на ногах – сбить его с траектории можно, кажется, только ракетой. Но в поворотах автомобиль немного неуклюж. Думаю, короткобазная версия в виражах пронырливее. По отзывам коллег из Европы, так оно и есть. Порадовала связка коробка передач – двигатель. Флагманский 2-литровый турбодизель развивает 163 л.с., которые готовы придать бурное ускорение в любой момент. Стоит порезче придавить педаль газа, продвинутая шестискоростная автоматизированная трансмиссия с двумя сцеплениями PowerShift вмиг переходит на пару передач ниже, чтобы ускорение получилось максимально напористым. Между прочим, на разгон с места до 100 км/ч у машины уходит менее 10 с, а максимальная скорость превышает 200 км/ч. Недурственный результат для компактвэна.

Помимо опробованного двигателя, предлагают еще три турбодизеля (95, 115 и 140 л.с.) и четыре бензиновых мотора (95, 125, 150 и 180 л.с.). Но версий с такими моторами на тесте не было. Хороший повод для новой встречи с «Грандом С-МАХ» дома. ЗР

Honda Civic 5-дв.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры, мм:	
длина	4250
ширина	1760
высота	1460
база	2635
Снаряженная масса, кг	1357
Разгон 0–100 км/ч, с	11
Максимальная скорость, км/ч	197
Топливо	А95
Запас топлива, л	50
Расход топлива, л/100 км:	
городской цикл	10,0
загородный цикл	5,8
смешанный цикл	7,3

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1,8 л, 103 кВт/140 л.с. при 6300 об/мин, 174 Н·м при 4300 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная, А5.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – типа «Мак-Ферсон»/полузависимая пружинная; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины – 125/45R17.

Автомат задвинул робота

Популярный хэтчбек «Хонда-Сивик» спустя несколько месяцев после модернизации добрался, наконец, и до российского рынка. Чем он отличается от прежней версии, выяснял Юрий Тимкин. Фото Георгия Садкова.

Читая пресс-релизы, зачастую приходишь в недоумение, когда производитель заявляет, что потратил на рестайлинг сотню-полторы миллионов долларов. Особенно это озадачивает, если отличить модернизированную версию от старой можно разве что под лупой. Но к хэтчбеку «Хонда-Сивик» сказанное не относится. Казалось бы, спереди изменили лишь облицовку радиатора, а машина смотрится по-другому. Правда, на мой взгляд, появившиеся «ноздри» нарушили прежнюю гармоничность.

В просторном, футуристически оформленном салоне все осталось как раньше, не считая селектора автомата – прежде у «Сивика» была роботизированная трансмиссия. Но покупателей, как утверждают, она не устраивала, многие желали автоматическую коробку. Запрос удовлетворили.

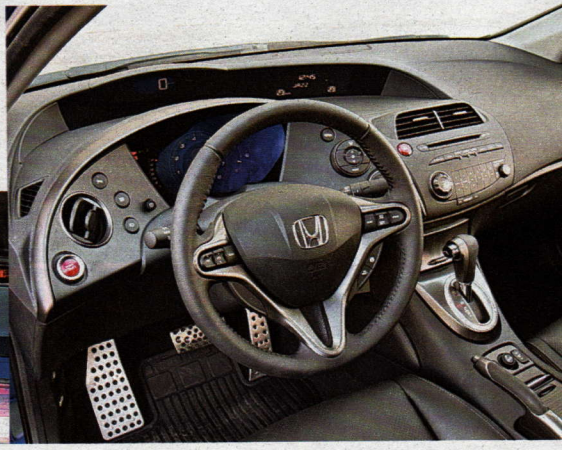
Пятиступенчатая трансмиссия понравилась: такой отзывчивости и быстродействия еще поискать. Момент смены передач всегда логичен и предсказуем, я ни разу не пожалел об отсутствии ручного режима. Автомат моментально подстраивается к стилю вождения. Едешь спокойно – удерживает повышенную передачу, стоит резко открыть дроссель – коробка за долю секунды перепрыгнет на пару ступеней вниз, загнав стрелку тахометра до красной зоны.

Приятно, что даже с автоматом «Сивик» сохраняет спортивный характер. Острый руль (от упора до упора – чуть больше двух оборотов), резвый разгон и отточенная управляемость доставляют удовольствие. Вот только плохих дорог «Хонда» по-прежнему не любит: задняя полузависимая подвеска ощутимо потряхивает даже на скромных дорожных швах. На неровностях посерьезнее она еще и бухает. А ведь производитель утверждает, что шумоизоляция доработана.

Впрочем, покупателей «сивиков» такой характер не смущает. На весах предпочтений отличная управляемость перевешивает для большинства неидеальную плавность хода. Думаю, что наличие настоящего автомата увеличит число поклонников пятидверного «Сивика». Даже несмотря на нескромную цену – от 864 тысяч. ЗР

Интерьер и по сей день выглядит футуристично – у одноклассников подобного не встретите.

В дополнительном стоп-сигнале теперь 12 светодиодов – их огни ярче и заметны издалека.



Генная инженерия

Кроссовер, построенный из хэтчбека «Субару-Импреза», не утратил ездовой выразительности оригинала, утверждает Сергей Воскресенский. Фото Георгия Садкова.

Жесткий фиксатор первой передачи знакомым уколом впивается в кисть руки. Нешуточное сопротивление синхронизатора надо обязательно преодолеть, и тогда по телу автомобиля должна пробежать возбуждающая стартовая дрожь. Но где она? Ее нет. Похоже, это удел других «субару», а не «Импрезы XV», где под капотом бархатисто ворчит 150-сильный 2-литровый оппозитник, придушенный строгими нормами токсичности. Но в тон ему все-таки доносятся живые звуки набирающей обороты настоящей полноприводной трансмиссии.

Настоящие фанаты «Субару» просто жить не могут без этих особенных звуков и вибраций – ощущений, считающихся непростительными для других авто. Сегодня к их племени приобщусь и я.

В ЛУЧШИХ ТРАДИЦИЯХ

Что бы там ни утверждали по поводу модернизированных систем двигателя, улучшенной экономичности, специально подобранных коричневых оттенков обновленного интерьера и более мужественного облика, «Импреза XV» все же не вызывает ощущения чего-то необычного. Все очень знакомо, пусть и в слегка ином оформлении: обводы кузова, характерные линии панели приборов, крутилки климатической установки и щеголяющие спортивным профилем сиденья. Тем не менее релинги на крыше и подчеркнутый колесными арками внушительный дорожный просвет в 185 мм позволяют называть эту «Импрезу» кроссовером.

Настоящее знакомство с «Импрезой XV» начинается в движении, когда открываешь возможности действительно серьезно переработанного шасси. Когда за работу берутся более жесткие пружины, сайлент-блоки, стабилизаторы поперечной устойчивости, амортизаторы, становится очевидно: эта «Импреза» совсем другая. Кстати, даже кузов у XV усилили – в наиболее нагруженных точках.

Упругие подвески старательно потряхивают на мелких неровностях, зато справляются с глубокими рытвинами асфальта. Особенно комфортным автомобиль не назовешь. Однако в его настройках есть некий стержень, четко выдержанная идеология. Здесь «Импреза XV» действительно в своей раллийной стихии, она непринужденно справляется с большинством неровностей, иногда, правда, все же позволяя себе от души встряхнуть седоков.

Но роптать на машину совсем не хочется. Лучше проникнуться еще одним ее качеством – отменной управляемостью. Ведь поклонники «Субару» готовы все отдать за ту, настоящую правильность ощущений и чистоту реакций. А настройками шасси этой «Импрезы» занимался инженер, специализирующийся именно на заряженных версиях WRX и STI. Стоит начаться виражам покруче, как термин «кроссовер» моментально забывается. Никаких ассоциаций с большой и неуклюжей машиной у этой «Импрезы» нет: ни пугающих кренов кузова, ни задумчивости реакций, ни уходов с намеченной траектории. Лишь немного упрямства на входе в поворот, а затем она сделает все, что ты захочешь.

Интерьер XV, по сути, как у обычной «Импрезы», только в ином цветовом оформлении. Спортивные сиденья не всегда удобны – при посадке за руль крупному водителю мешает их боковина. Низкое расположение баранки тоже не идеально.

Машина с автоматом миролюбивее механической версии и не любит резкой езды.

На первый взгляд, комбинация приборов проста. Но самобытна по исполнению и легка в восприятии.

Помимо климат-контроля, на всех версиях предусмотрен зимний пакет: подогрев стеклоочистителей, зеркал, сидений.

Хотя кроссовер достаточно компактен, для задних пассажиров места здесь хватает.

Багажник подкачал. Его объем вряд ли тянет на официально заявленные 300 л.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Subaru Impreza XV 2,0R	
	5MT	4AT
Общие данные		
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4430/1770/1570	
база	2615	
колея спереди/сзади	1500/1505	
Объем багажника, л	300	
Радиус поворота, м	5,3	
Снаряженная масса, кг	1440–1495	1440–1505
Время разгона 0–100 км/ч, с	10,3	12,3
Макс. скорость, км/ч	189	182
Топливо/запас топлива, л	A95/60	
Расход топлива, л/100 км: загородный цикл	6,9	6,5
городской цикл	11,1	
смешанный цикл	8,4	8,2
Двигатель		
Тип	бензиновый	
Расположение	спереди продольно	
Конфигурация/число клапанов	0п4/16	
Рабочий объем, см^3	1994	
Степень сжатия	10,2	
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	110/150 при 6400	
Крутящий момент, Н·м при об/мин	196 при 3200	
Трансмиссия		
Тип	полноприводная	
Коробка передач	M5	A4
Ходовая часть		
Подвеска: спереди/сзади	типа «Мак-Ферсон»/на двойных поперечных рычагах	
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые	
Размер шин	205/60R16	

ПЕРЕГРУППИРОВКА

При таком сценарии даже забываешь про самый обычный, а порой и откровенно безвольный двигатель, чьи возможности раскрываются лишь на средних оборотах. Невозмутимо относишься и к немодному четырехступенчатому автомату, который служит пока единственной альтернативой механике. Он, конечно, не рекордсмен, но работает вполне логично и удобно. Позже ему на смену придет вариатор. Но главное для этого автомобиля – симметричный полный привод и специально доработанная для наших дорог подвеска.

Кстати, на российском рынке версия XV вытеснит обычную «Импрезу»-хэтчбек. Кроссовер стоит 999 900–1 124 300 рублей. Недешево, но это тоже генетическая особенность «Субару». ЗР

Subaru Impreza XV – ностальгия по тем «субару», которые, невзирая на некоторые недостатки, всегда выделялись ездовой, водительской изюминкой.

С водой не шутят

«Пежо-4007», японский отпрыск, воспитанный во французской семье и получивший калужскую прописку, отправился в Казань, где гремучей смеси кровей никто не удивится. За поведением калужанина наблюдал Сергей Баландюк.

Маршрут: Москва – Казань – Москва
Пробег: 1610 км
Средний расход: 9,5 л/100 км

Выпуск кроссоверов на совместном заводе «ПСА-Мицубиси» под Калугой начался в сентябре. Работают в режиме крупноузловой сборки (SKD): кузова в сборе приходят из Японии, как и все остальные агрегаты для кросоверов «С-Кроссер» и «Аутлендер XL». В Калуге пока монтируют лишь подвески, силовой агрегат в сборе с передней подвеской, выпускную систему, карданный вал и колеса.

Первым из ворот завода выкатился полноприводный «Пежо-4007» с 2,4-литровым мотором и механикой. На нем-то и предложили прокатиться по Татарии и вернуться в Москву.

Усложнять жизнь «калужанину» никто не хотел. Восемьсот километров по федеральной трассе М7 – ничего особенного. Но мы невольно устроили «Пежо» жесткие испытания на проходимость. Разлив Волги и живописные излучины широкого песчаного берега трассы – ну как не съехать ради красивой съемки! Свернули…

Плотный песок берега у края суши неожиданно сменился топким илом. Тут бы остановиться, оглядеться и уж потом решать, как выкарабкиваться, но наш малоопытный водитель все жал педаль газа и отчаянно крутил рулем в надежде зацепиться за твердь и выбраться, не намочив туфель. Не вышло. Спустя секунды отчаянной пробуксовки машина встала намертво. Шансы выбраться своим ходом таяли на глазах. А тут еще прибыла вода, гонимая ветром, быстро заполнила пространство вокруг и поднялась до порога. Горе-пилот попробовал еще поелозить вперед-назад. Тщетно. Но так мы проверили работу межосевой муфты.

Помощь пришла от местного клуба «4×4». Чтобы вызволить нас из беды, умелые и опытные парни использовали почти весь свой внедорожный арсенал. А мы извлекли урок. Во-первых, без навыков не суйся на бездорожье. Во-вторых, не стоит переоценивать вседорожные качества современных кроссоверов. Их преимущества перед легковушками ограничиваются более просторным салоном, высокой посадкой и увеличенным дорожным просветом. К тому же многие выпускаются с приводом на одну ось. Вот и в Калуге будет переднеприводный, с 2-литровым мотором и механикой. На таком мы и не рискнули бы съехать к Волге.

В целом же после пристрастного знакомства с 4007-м можно похвалить японско-французский консорциум за удачный выбор модели для производства. Неплохая курсовая устойчивость, приемистый двигатель, четкая механика. Подвеска хоть и гулкая, но с достаточным запасом энергоемкости. Аскетичный, отчасти примитивный салон удобен и функционален, а сиденья просторны. Немного грубоватый, но цельный автомобиль. Россиянам нравится. ЗР

ТРИ ВАРИАНТА

Калужский «Пежо-4007» представлен в трех комплектациях. Цены на базовый «Аксесс» (2,0 л, 147 л.с., механика, передний привод) начинаются с 919 000 руб. Автомат (вариатор) доступен только в более богатой комплектации «Актив» (климат-контроль, шесть подушек безопасности и датчик света) за 994 000 руб. Полноприводная версия дороже на 60 000 руб.; 170-сильная (объем двигателя 2,4 л) модификация только с приводом на все колеса оценивается уже в 1 059 000 руб. с механикой и в 1 104 000 руб. с вариатором. Люксовое исполнение «Аллюр» (светлый или темный кожаный салон, 18-дюймовые колеса, электропривод регулировок водительского сиденья и датчики парковки) предполагает только полный привод, АКП; двигатель – любой из двух. Гарантия – два года без ограничения пробега.

Восьмое путешествие Синдбада

Этот парень давно завязал с дальними походами, и, кажется, зря. Впрочем, Максим Приходько составил для него инструкцию по пользованию новым «Патрулем». На всякий случай. Фото автора.

Да будет тебе известно, о несравненный покоритель водных и земных путей, что предыдущий трудяга «Патруль» с его неразрезными мостами, простой до безобразия трансмиссией и незамысловатой отделкой в последние годы уже с трудом сдерживал натиск конкурентов. Расплодилось, понимаешь, вседорожников с роскошными салонами, в которых есть все блага, кроме персидских ковров и восточных красавиц, в стандартной комплектации. А какие они умные – любое желание водителя исполняют, будто в их передней панели джинн упрятан. Так вот, Синдбад, я просто уверен, что, прежде чем проектировать новую версию «Патруля», парни из «Ниссана» явно пересмотрели все старые фильмы о твоих путешествиях, а уж после того принялись за дело.

Роскошь, роскошь и еще раз роскошь. Если от прошлого «Патруля» веяло аскетизмом трофи-рейдов, то нынешний автомобиль просто пропитан духом богатства. Встречают у нас по одежке, и с этим у него все в порядке. Высокий, статный, могучий. Раньше такие были великолепны на прямой и валки в поворотах. Теперь на «Патруле» полностью независимая подвеска и гидравлическая система ограничения колебаний кузова (HBMC). Поперечные крены сведены на нет – вообще! Как бы ты ни заходил в повороты, машина будет прописывать их четко, без раздражающей раскачки. Но к водителю это не относится: подушка сиденья слишком плоская и мне не понравилась.

Управлять новой системой полного привода не сложнее, чем размешать

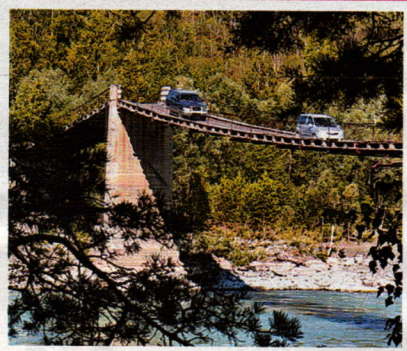
Цену в три миллиона рублей «Ниссан-Патруль» отрабатывает на все сто: одна система помощи при парковке чего стоит!

Теперь «Патруль» оснащен постоянным полным приводом и всегда готов к внедорожным испытаниям.

Никогда еще «Ниссан-Патруль» не был таким мощным: волшебная кнопка пуска нового двигателя сдерживает 405 сил!

ПО ДОРОГЕ НЕРОВНОЙ, ПО ТРАКТУ ЛИ...

Мы с «Патрулем» подружились на Алтае, в шукшинских местах и на знаменитой автодороге М52 «Чуйский тракт». Протяженность автомагистрали, которая начинается в Новосибирске, а заканчивается на границе с Монголией, – 963 км. К строительству трассы приступили в 1900 году, установив, что ширина дороги в наиболее узких местах будет не менее 3,5 аршина (почти 2,5 м). Тогда же выработали местные правила дорожного движения: когда на пути каравана оказывалось узкое горлышко, погонщик вначале проходил его в одиночку и клал на другом конце шапку, давая понять встречным, что дорога занята.



сахар в чашке. Круглая хромированная шайба под правой рукой, на ней значки: «песок», «бездорожье», «снег» и «камни». Что у тебя перед машиной, то и выбирай на селекторе. Жалко, что мой «Ниссан» был обут в шины с дорожным рисунком протектора – далеко и глубоко забраться нельзя. Но и того, что я пережил, хватило бы на небольшую сказку. А знаешь, как здорово трогаться в гору и спускаться с нее! Будто всезнающий джинн вселился в колеса и придерживает их, где надо и когда надо.

Два слова о двигателе: там же теперь 405 «лошадей»! «Патруль» при весе 2800 кг просто летает. Естественно, что 5,6-литровая «восьмерка» исключительно бензиновая. Предыдущий «Патруль» был и с дизелем, но из-за этого особо расстраиваться не стоит. Я ездил и по хорошим дорогам, и по плохим, и все равно умудрился привезти средний расход топлива 17,5 л.

Собираясь в поход, можно прихватить с собой семерых помощников. Машина восьмиместная, брат, но Шахерезаду с собой не бери. Создатель, слава ему во веки веков, поселил ее в этот «Патруль» навечно. Она живет в мультимедийном комплексе, что посреди приборной панели. И развлекать тебя будет, и направлять, и подсказывать медовым голоском тебе все, что ни спросишь, включая уровень давления в шинах и расстояние до ближайшей заправки, – да укрепятся ее старания на весь гарантийный срок эксплуатации! А еще тебе понравится ее всевидящее око: чуть начнешь уходить за осевую, она тактично притормозит машину и ме-

Российского пакета как такового у машины нет, но на всякий случай установили аккумулятор увеличенной емкости и более мощный генератор.

Объем багажника при восьми пассажирах всего 0,55 м³. Дверь теперь открывается вверх электроприводом.

Доступ к сиденьям третьего ряда и механизм их складывания/раскладывания выше всяких похвал.

лодичным колокольчиком оповестит о неправедном маневре. Сказка, да и только! Она же поможет сдать назад и припарковаться. Как только ты переведешь селектор абсолютно новой 7-ступенчатой автоматической коробки передач в положение *R*, тут же на одном из мониторов увидишь свою машину и те предметы, что ее окружают. Ну сам посуди, как не пуститься в далекое путешествие на таком автомобиле! Я проехал за один присест около 600 км по горам и ни капельки не устал.

Теперь о самом главном – о цене. Ты коммерсант, деньги у тебя есть, значит, ценник в три миллиона рублей не удивит, ежегодный налог в 101 тысячу тоже, но меня эти цифры расстроили. «Патруль» всегда был рабочей и относительно доступной машиной, чего не скажешь о его новой версии. Следовательно, теперь ему придется бороться за свое место с роскошными вездеходами от «Тойоты», «Ленд-Ровера» и «Фольксвагена». Впрочем, «Патруль» сам метил в эту компанию, в которой все из грязи вылезли в князи. Хотя при всех роскошных опциях «Ниссан-Патруль» по-прежнему остался достойным вседорожником. Так что, если ты действительно соберешься в дорогу, дай знать. Глядишь, сообща напишем про твое восьмое путешествие. ЗР

Nissan Patrol

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры, мм:	
длина	5140
ширина	1996
высота	1939
база	3075
Объем багажника, л	550
Снаряженная масса, кг	2745
Полная масса, кг	3400
Время разгона 0–100 км/ч, с	6,6
Топливо	A95
Запас топлива, л	100
Расход топлива, л/100 км:	
городской цикл	20,6
загородный цикл	11,0
смешанный цикл	14,5

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый, V8, 32 клапана, 5,6 л, 298 кВт/405 л.с. при 5800 об/мин, 560 Н·м при 4000 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ:
полноприводная, A7; понижающая передача, блокировка заднего дифференциала.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ:
подвески – независимые на двойных поперечных рычагах; рулевое управление – реечное с гидроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые; шины – 275/60R20.

Выбор разума

Еще недавно «Паджеро» предлагали на нашем рынке только с флагманскими моторами мощностью от 200 л.с. Теперь вседорожник будут продавать и с более скромным агрегатом. О его рыночной перспективе рассуждает Юрий Тимкин.

На пресс-конференции представители компании сыпали цифрами, доказывая экономическую целесообразность этой модификации. Благодаря тому что мощность 3-литровой бензиновой «шестерки» серии 6G72 составляет 178 л.с., владелец может прилично сэкономить на транспортном налоге. Для Москвы, например, ежегодный платеж составит 8000 руб., в то время как владельцам конкурирующих вседорожников (в первую очередь называли «Хонду-Пилот 3,5», «Фольксваген-Туарег 3,6» и «Тойоту-Ленд Крузер Прадо 4,0») с более чем 250-сильными моторами придется выкладывать около 20 000 руб. Кроме того, если соперникам нужен бензин А95, то «Паджеро» довольствуется 92-м. К тому же при скромных мощности и рабочем объеме расход топлива невелик (естественно, по меркам крупных вседорожников): в среднем 12,2 л/100 км.

Ну а самый сильный козырь 3-литровой версии – цена. Такая модификация будет примерно на полмиллиона (!) дешевле 3,8-литровой. Ради столь внушительной выгоды, пожалуй, кое на что можно закрыть глаза. По большому счету недостаток один – вялая динамика. На открытие дросселя машина реагирует с сомнамбулической отрешенностью. Если едешь около сотни, о резких ускорениях лучше и не мечтать. Зато на бездорожье возможностей низкофорсированного двигателя вполне достаточно. ЗР

Mitsubishi Pajero 3,0

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры, мм:	
длина/ширина/высота	4900/1875/1870
база	2780
Дорожный просвет, мм	235
Снаряженная масса, кг	2100 (2110)
Полная масса, кг	2810
Разгон 0–100 км/ч, с	12,6 (13,6)
Максимальная скорость, км/ч	175
Топливо	А92
Запас топлива, л	88
Расход топлива, л/100 км:	
городской цикл	15,8 (15,9)
загородный цикл	10
смешанный цикл	12,2

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый, V6, 24 клапанов, 3,0 л, 131 кВт/178 л.с. при 5250 об/мин, 261 Н·м при 4000 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ:
полноприводная, М5 (А5).

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ:
подвески – на двойных поперечных рычагах/многорычажная; тормоза – дисковые вентилируемые; шины – 265/65R17.

*В скобках – данные версии с автоматом.

Для цены «Паджеро» (от 1 357 000 руб.) его интерьер весьма симпатичен.

Казино «Рояль»

Как потратить большие деньги и получить от этого максимальное удовлетворение? Отправиться в элитное казино, пощекотать нервы высокими ставками? Денис Арутюнян знает способ получше – покататься на новом «Мерседес-Бенце CLS». Фото автора.

ЧЕТЫРЕ, ЧЕРНОЕ

На какое число или цвет ставить на рулетке? Я выбрал бы черный – уютно сидеть в «Мерседесе-CLS», потолок которого отделан угольно-черной алькантарой. Да и насчет цифры сомнений нет – в этом немецком купе четыре полноценных места. Правда, садиться не очень удобно: дверные проемы не балуют высотой. Но если уж попадете в салон, будьте уверены, здесь все по высшему разряду, не хуже, чем в элитном казино. Скажем, кресло: великолепная посадка, тонкая кожа, масса регулировок, вентиляция и подогрев… А еще массаж и динамическая поддержка – в поворотах боковые валики автоматически надуваются, удерживая тело.

Посередине панели на большом экране трехмерная картинка навигации. В иных машинах подобного класса чаще довольствуешься лишь псевдотрехмерным изображением. Есть здесь и второй цветной экран, вмонтированный в сердцевину спидометра. На этот дисплей можно вывести данные бортового компьютера, настройки активного круиз-контроля, подсказки навигатора. Вдобавок появляются сигналы новейшей системы контроля за рядностью движения, недавно дебютировавшей на «Мерседес-Бенце CL». В отличие от аналогов, она не только предупреждает водителя картинкой и дрожью на руле, но и самостоятельно возвращает машину на путь истинный.

Но если уж сделали ставку на четверку, нужно попробовать себя и в роли пассажира. Садиться назад тоже непросто. Зато, преодолев препятствие в виде алюминиевой двери, можно расслабиться. К услугам пассажиров индивидуальный климат, просторные боксы между сиденьями и неплохой запас пространства над головой. Да и для ног места немало: даже если за рулем высокий водитель, можно не опасаться, что колени упрутся в спинку.

ПОКЕР ИЛИ СЛОТ-МАШИНЫ?

Представьте чинных, солидных джентльменов, неспешно и спокойно играющих в покер. С той же сте-

Попав в салон CLS, мгновенно забываешь, что сидишь в купе, но точно понимаешь: в «Мерседесе».

Вопреки ожиданиям, CLS – машина не только для водителя: на задний диван не стыдно усадить даже важную персону.

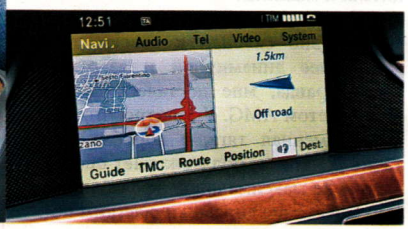
Приборы «Мерседеса» похожи на дорогущие часы. Кстати, они здесь тоже есть – только не на щитке, а в середине торпедо.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Mercedes-Benz CLS	
	350	350 CDI
Общие данные		
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4940/1881/1416	
база	2874	
колея спереди/сзади	1596/1626	
Объем багажника, л	520	
Радиус поворота, м	5,6	
Снаряженная масса, кг	1735	1815
Полная масса, кг	2220	2300
Время разгона 0–100 км/ч, с	6,1	6,2
Макс. скорость, км/ч	250*	
Топливо/запас топлива, л	А95/59	ДТ/59
Расход топлива, л/100 км: загородный цикл	5,6	5,1
городской цикл	9,5	7,8
смешанный цикл	7	6,1
Двигатель		
Расположение	спереди продольно	
Конфигурация/число клапанов	V6/24	
Рабочий объем, см^3	3498	2987
Степень сжатия	12,0	15,5
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	225/306 6500	195/265 3800
Крутящий момент, Н·м при об/мин	370 3500–5250	620 1600–2400
Трансмиссия		
Тип	заднеприводная	
Коробка передач	А7	
Ходовая часть		
Подвеска: спереди и сзади	многорычажная	
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые	

*Ограничена электроникой.

На большой дисплей можно вывести настройки «музыки», телефона и многое другое. Но главное – навигация с красивой 3D-картинкой.



пенностью вращается коленчатый вал CLS 350. Но в запасе у игрока немало фишек – 306 сил мотора V6 и семиступенчатая коробка 7G-Tronic. Работает тандем слаженно, словно опытный крупье. В характере машины чувствуется тяга к созданию удобства и уюта. Даже ускорение воспринимаешь не как пушечный выстрел, а как нечто мягкое, надавившее на грудь. Под стать силовому агрегату настроена и пневмоподвеска Airmatic. Она поддерживает постоянный дорожный просвет независимо от загрузки, а на высокой скорости прижимает авто к дороге для улучшения аэродинамики и снижения расхода топлива. Вдобавок автоматика управляет работой амортизаторов: приспосабливаясь к характеру покрытия, каждый из них может работать по-разному. Но для водителя важнее другое: вместо того, чтобы уворачиваться от небольших ухабов и трещин в асфальте, можно довериться электронике и просто восхищаться комфортом и управляемостью. Тем более что держать машину под контролем помогает и умный рулевой механизм. При прямолинейном движении руль и колеса

Mercedes-Benz CLS знает толк в комфорте и одновременно может заразить спортивным азартом.

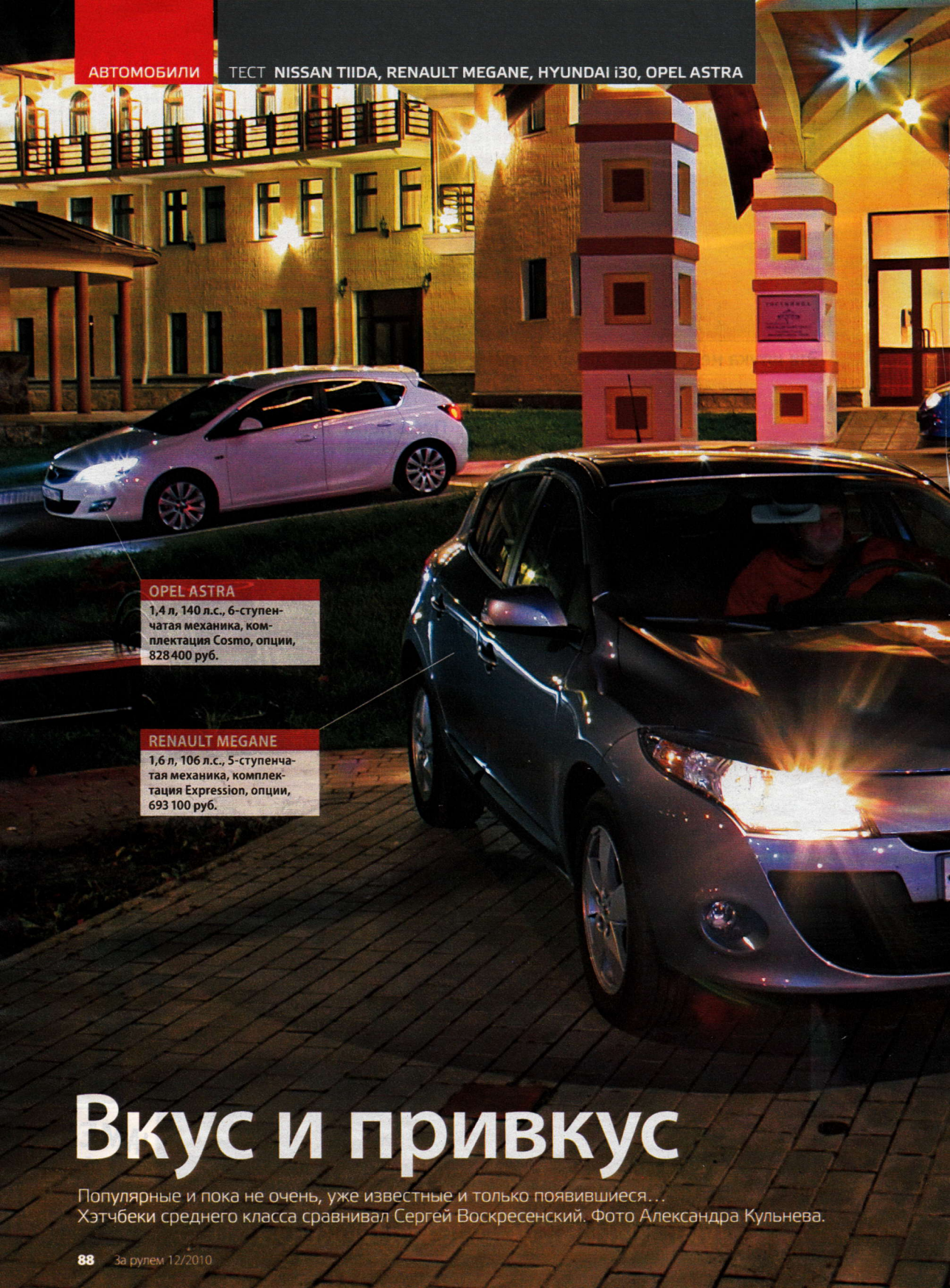
связаны напрямую, без помощников, а при активном рулении в дело вступает электроусилитель. Таким образом конструкторы сумели уменьшить расход топлива в среднем на 0,3 л/100 км, не ухудшив при этом взаимосвязи водителя и машины.

Удивительно, но дизельный «Мерседес» явно склонен к совсем другой, более динамичной и азартной игре. Правда, мне досталась машина с пакетом AMG. У 3-литрового мотора отменная тяга, а коробка, все та же 7G-Tronic, поддерживает обороты в зоне максимальной эффективности. Сочетание динамики с легким порыкиванием из-под капота зажигает в глазах такой же блеск, как у игрока на «одноруком бандите», который снова и снова дергает рычаг автомата. Вот и начинаю писать виражи все быстрее и быстрее. Уже тонко попискивают шины – рановато! Но воспринимаю этот звук не как помеху, а как предупреждение: скоро в процесс вмешается система стабилизации, пора сбросить скорость. Кстати, тормоза позволяют рассчитывать замедление с ювелирной точностью. А сбавив темп, дизельный «Мерседес» становится похож… на бензинового собрата. Вот только подвеска потряхивает чуть сильнее да скрытые в моторе силы так и рвутся на волю.

В элитном казино каждому найдется развлечение по вкусу. Но далеко не все желающие могут позволить себе такое удовольствие. Насладиться «Мерседесом-CLS» тоже смогут немногие. Цен, правда, пока не называют. Зато сообщили, что в Россию привезут машины со всеми моторами, даже с дизелем. Но произойдет это в лучшем случае в конце лета будущего года. Именно тогда клиенты, готовые к подобным покупкам, услышат: «Господа, делайте вашу игру!». ЗР

ЗАСВЕЧЕННЫЙ КАДР

Фонарями с гирляндами красных огоньков уже никого не удивишь. А вот «Мерседес-Бенц CLS» вправе гордиться полностью светодиодными фарами. В каждой из них по 71 источнику света, системы управления и охлаждения. Специалисты утверждают: светодиоды почти в пять раз долговечнее ксенона (срок службы достигает 10 000 часов), они дают пучок, по цветовой температуре близкий к солнечному свету (5500 и 6500 К соответственно). Кроме того, система интеллектуального головного света может заглядывать за угол, освещать обочину и даже автоматически поступенчато снижать высоту пучка, чтобы не слепить водителей встречных машин.



Вкус и привкус

Популярные и пока не очень, уже известные и только появившиеся… Хэтчбеки среднего класса сравнивал Сергей Воскресенский. Фото Александра Кульнева.

HYUNDAI i30
1,6 л, 126 л.с., 5-ступенчатая механика, комплектация Comfort, 678 900 руб.

NISSAN TIIDA
1,6 л, 110 л.с., 4-ступенчатый автомат, комплектация Tekna, 720 900 руб.

Утверждают, что автомобили-одноклассники очень похожи друг на друга, особенно внешностью и ценами. Согласен, но лишь отчасти.

Действительно, «Хёндай-i30» и новичок «Рено-Меган» – типичные хэтчбеки с мотором 1,6 л и механической коробкой передач. Однако, немного забегая вперед, утверждаю: они сильно разнятся, и не только количеством лошадиных сил (126 и 106 л.с.). У машин разные характеры, подходы к использованию внутреннего пространства, ездовые возможности, даже запахи в салоне.

Подретушированный «Ниссан-Тиида» со 110-сильным мотором и автоматом и перекачанный (не только турбонаддувом, но и дополнительным оборудованием) «Опель-Астра» с двигателем в 140 л.с. тоже со своими особенностями.

БЕЗВРЕМЕНЬЕ

Симпатичные, но явно тяжеловесные формы «Ниссана-Тиида» не заставят сердце учащенно забиться. Вход в машину (и выход) с относительно высокой крышей удобен. Сиденья кожаные, «иллюминатор» климатической установки симпатичен, есть даже компактный экран навигации – последнее приобретение. «Тиида» привлекает внимание удобными ящичками и кармашками, не говоря уже о двигающемся заднем диване и продуманном размещении задних пассажиров.

А вот за рулем сидишь слишком высоко, обзорность ограничена нависающим перед глазами потолком. И это полбеды, хуже, что водительское кресло неудачное – с короткими подушкой и спинкой. Уж не знаю, на кого оно рассчитано, но все эксперты жаловались на быстро затекающую спину и болтанку верхней части туловища. На этом фоне мелочно критиковать обычную, ничем не примечательную комбинацию приборов, упрятанную с глаз долой регулировку наружных зеркал, настраиваемое лишь по высоте рулевое колесо.

Оценкам большинства ездовых качеств сопутствовала бы спокойная сдержанность, не будь у «Тииды» самого обычного, на первый взгляд, автомата, добившегося полного взаимопонимания с таким же, ничем вроде не выделяющимся мотором. Именно слаженная работа агрегата предопределила мои водительские впечатления. Мягкий, но достаточно темпераментный разгон, быстрые и вместе с тем плавные переключе-

ния. Конечно, этот автомат недолюбливает агрессивную манеру вождения – иногда запаздывает с переключением. Но стоит вести себя чуть поспокойнее – и, кажется, лучшего партнера не найти.

«Тиида» порой воспринимается мягкой и комфортной, особенно на мелких неровностях, где соперники старательно громыхают подвесками. Но вдруг неприятно поражает прыгучестью на пологих волнах, резкими колебаниями кузова. Потом машина напрягает кренами и неточным управлением в самом безобидном повороте. «Тииду», то и дело норовящую рвануть по прямой, приходится с усилием запихивать внутрь виража. Таково влияние подвесок с внушительным дорожным просветом, настроенных на не очень хорошие дороги. Но как раз на них машина и преподносит наибольшее количество малоприятных сюрпризов, особенно на высокой скорости. Поначалу кажущийся вполне приемлемым, комфорт «Тииды» для России не очень подходит.

Nissan Tiida

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Продажи хэтчбека и седана в России начали в 2007 году. В 2010-м машину слегка подретушировали, дооснастив среди прочего мультимедийной системой.

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновые, 1,6 и 1,8 л (110 и 126 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ:
5- и 6-ступенчатая механические, 4-ступенчатый автомат.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
Comfort, Elegance, Tekna.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
599 900–720 900 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

+ Удобен для пассажиров и багажа, хорошо оснащен, акустически комфортен, динамичен; большой дорожный просвет.

− Неудобное водительское сиденье, посредственные обзорность, управляемость, плавность хода.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА 7,5 полная оценка по категориям в конце статьи

Можно было бы рассуждать о балансе миловидной внешности, высокого уровня внутренней оснащенности и неплохих ездовых возможностей, не будь этот автомобиль таким противоречивым по отношению к водителю.

ДИТЯ ПОСТКРИЗИСНОЙ ЭПОХИ

Новый «Рено-Меган» внешне более сдержан, в какой-то мере даже консервативен.

В «Тииде» чувствовалась попытка сделать интерьер подороже, здесь же, невзирая на мягкий пластик, серебристые вставки под алюминий на передней панели и даже раздельный климатик, возникает ощущение недорогой машины.

Зато на водительском месте гораздо удобнее. Да, и здесь ничего особенного, но кресло приятно обволакивает тело, а диапазоны перемещений, особенно по вертикали, восхищают. А вот сзади места лишь на двоих и всё на пределе. Водитель и передний пассажир в привилегированном положении. Одному – регулируемый в двух направлениях руль, удобные педали и переключатели, другому – простор.

Похоже, эти жалобные звуки, раздающиеся из трансмиссии, «пустая» педаль сцепления, схватывающего в последний момент, безвольный механизм переключений становятся визитной карточкой всех «рено» с мотором 1,6 л – от «Логана» до «Дастера». «Меган» не исключение. Отрадно видеть число 91 на лючке бензобака – свидетельство адаптации машины к нашим условиям. Жаль, возможности мо-

Renault Megane

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Пятидверный хэтчбек третьего поколения впервые показали осенью 2008 года на автосалоне в Париже, в 2010-м начали продажи в России.

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновые, 1,6 и 2,0 л (106 и 138 л.с.).
КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ:
5-ступенчатая механика, 4-ступенчатый автомат, вариатор CVT.
КОМПЛЕКТАЦИИ:
Authentique, Confort, Expression, Dynamique.
ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
569 000–784 000 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

\+ Удобен для водителя, практичен, сбалансирован на дороге, подготовлен для России; хорошие тормоза, акустический комфорт, плавность хода.

– Тесен сзади, посредственная обзорность, неадекватная работа климатической установки.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА 7,9 полная оценка по категориям в конце статьи

Простоват, практичности в нем хватает, но она не в силах компенсировать отсутствие выразительности.

Версию Tekna «Тиуды» отличает богатое оснащение: ксеноновые фары, круиз-контроль, русифицированная навигация.

В комбинации приборов «Тиуды» шкалы перенасыщены рисками приборов и слишком мелкими символами.

Невзирая на внешний лоск, передние сиденья «Тиуды» неудобны, особенно для рослых.

Интерьер «Мегана» на фоне остальных слишком уж прост и практичен.

Пока нет подсветки, приборы «Мегана» выглядят очень блекло, зато в темное время – симпатично.

Водительское кресло «Мегана» признали одним из самых комфортных. Балует еще и отменными регулировочными диапазонами.

Внутри «Хёндай-i30» приятно удивляет хорошим пластиком, достаточно уютным и одновременно ярким содержанием.

Приборная комбинация i30 не предлагает ничего особенного, но при этом удобна и хорошо читаема.

В i30 усаживаешься тоже очень неплохо, но поначалу кресло все время хочется опустить пониже.

Если не принимать во внимание перегруженную центральную консоль, в салоне «Астры» чувствуешь себя наиболее удобно.

В «Астре» будто пытались сэкономить на размерах комбинации приборов: очень мелкие цифры спидометра и два окошка наверху.

В «Астре» так называемые эргономичные спортивные сиденья. Это означает не только хвалебные отзывы, но и доплату в 20 000 рублей.

Укладывая багаж, задний диван в «Тииде» можно двигать и менять угол наклона спинки.

Практичности в «Мегане» немало, но, с точки зрения задних пассажиров, он тесноват.

В этом тесте «Хёндай» предложил лучшие условия для сидящих сзади.

Похоже, «Астра» не рассчитана на полноценные места сзади. Или спортивные передние кресла виноваты?

тора вновь не впечатляют. В «Тииде» 110 «лошадей» радовали удобством и взаимопониманием, а 106-сильный «Меган» на этом фоне выглядит недокормленным. Двигатель противопоставляет этому недостатку удобную и очень логичную эластичность – удается реже пользоваться коробкой.

«Меган» вполне комфортен с точки зрения шумов и вибраций. Да, двигатель после 4000 об/мин напомнит о себе не очень породистым гулом, но в зоне более низких оборотов его приглушенное звучание не утомляет.

Подвески – жесткие не только на дорожной мелочи (в этом «Тиида» даже предпочтительнее). Но в целом «Меган» хорошо справляется с большинством отечественных колдобин, демонстрируя стабильное, а главное, неутомительное поведение на дороге. А уж управляемость!.. Иногда кажется, автомобиль сам заезжает в поворот – настолько охотно «Рено» реагирует на команды водителя. Поведение «француза» понятно и логично в большинстве ситуаций. Есть особенность: иногда, попав на неровности (серия поперечных волн, например), задняя подвеска начинает «рулить» уж чересчур

По конфигурации багажник «Тииды» не очень удачен и мелковат.

Ровный пол и стенки получили, убрав запаску «Рено» под пол.

Багажникі30 – как типовая квартира: стандартен. А под полом всего лишь докатка.

За мрачноватым содержанием «Астры» скрывается продуманный «пенал» объемом 352 л, но, естественно, с докаткой.

активно, норовя испугать слишком быстрого и малоопытного водителя.

В ПОИСКАХ ШЕСТОЙ ПЕРЕДАЧИ

Острые углы, замысловатые линии – корейский задор оставил отпечаток буквально на всех деталях экстерьера «Хёндай-i30». Мягкий пластик передней панели, симпатичная и просторная на фоне остальных комбинация приборов подсвечена от души, не то что в «Мегане».

«Хёндай» набирает очки за счет высококачественного и в какой-то мере нетипичного интерьера. Водителю удобно, просторно задним пассажирам, оснащение не хуже, чем в «Тиде» или «Мегане». Но «музыка» звучит не столь богато. Водительское сиденье ориентировано на более высокую, нежели в «Мегане», посадку, и это немного мешает. Но в целом усаживаешься хорошо. В том числе благодаря большим регулировочным диапазонам.

Тяготеющий к высоким оборотам 126-сильный двигатель довольно быстро приучает аккуратно включать сцепление, иначе колеса шлифуют асфальт даже на второй передаче.

Hyundai i30

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Дебют модели состоялся на Женевском автосалоне в 2007-м, продажи в России начали годом позже.

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновые, 1,4 и 1,6 л (109 и 126 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ:
5-ступенчатая механика, 4-ступенчатый автомат.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
Classic, Optima, Comfort.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
565 900–716 900 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

\+ Удобен для водителя, просторен для пассажиров; хорошие обзорность, тормоза, управляемость, выразительные разгонные возможности, добротная климатическая установка.

– Шумный и тряский.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА 8,1 полная оценка по категориям в конце статьи

Обаяние высококачественного, практичного и удобного интерьера способно перевесить некоторую разухабистость ездовых повадок.

ТУМБЛЕР И ГРАДУС

Редкий случай, когда системы отопления и вентиляции удостаиваются столь пристального внимания. Причин несколько...

«Ниссан-Тиида» – хороший, добротный вариант: крупные тумблеры, понятные символы. Но до блока задания температуры водителю тянуться далековато. Для полной гармонии не хватает экранного простора, да и отдельная настройка для переднего пассажира не помешала бы.

В «Хёндай-i30» очень быстро находишь общий язык с блоком управления климатом. Всё под рукой и удобно. В салоне легко дышится благодаря отличному распределению воздушных потоков. Ну а мешает слишком яркая голубизна экранов. Ее, несомненно, можно приглушить, но выбранный цветовой спектр все равно раздражает в темное время.

В «Рено-Меган» слишком мелкие символы и кнопки. К последним пришлось привыкнуть, воспользовавшись палочкой-выручалочкой – режимом «авто». А вот разобраться с задаваемой температурой заметно сложнее. На улице +7 °С, при этом на дисплее 24°, а в салоне веет такой прохладой, что начинаешь ежиться. Попытка прибавить жару приводит к тому, что голове становится жарко (на экране 27°), однако в ногах по-прежнему сквозит «легкий бриз». Ситуацию удается исправить, только перейдя на ручное управление, но цифры на экране все равно остаются нереальными.

Климатик «Опеля-Астра» впору ставить в пример: работает система вентиляции классно. Вот только пользоваться нагромождением кнопок крайне неудобно – настолько, что «Астре» пришлось снизить оценку в графе «Органы управления».

При этом мотор эластичен и на низких оборотах. Трансмиссия i30 своеобразна: передачи подобраны так, что даже при 120 км/ч на хорошем загородном шоссе мотор ревет. Ведь на тахометре почти 4000 об/мин. Сначала кажется, что едешь на третьей, потом начинаешь машинально искать несуществующую шестую передачу.

Ставим в протокол оценку, соответствующую такому акустическому сопровождению.

С ездовым комфортом напряженно. Одни непримиримо жесткие подвески чего стоят. Они бесхитростно потряхивают не только на мелких неровностях – этого у всех тестовых хэтчбеков хватает, разве только «Тиида» чуть лучше. «Хёндай» же старается детально информировать о любой неровности на дороге. Там, где «Тиида» укачивала, роняя разболтать верхнюю часть туловища, i30 жестко трясет, вызывая дискомфорт где-то внутри.

Помимо возможностей мотора, в ездовом плане «Хёндай» может противопоставить соперникам лишь отличные тормоза и напористую, хотя и немного искусственную, управляемость. «Хёндай» слишком резок: мгновенный отклик на любое прикосновение к рулю и соответствующее поведение, ориентированное на темпераментных и энергичных.

В ПОИСКАХ ПРИМИРЕНИЯ

Мнения экспертов, до этого почти во всем совпадавшие, разделились. Молодежь просто без ума от эффектной (а на мой вкус, несколько смазливой) внешности «Опеля», в восторге от рельефных спортивных (правда, опциональных) сидений. Мои замечания к упрятанной и неудобной рукоятке регулировки спинки не воспринимают, как и рассуждения о том, что на водительском месте «Астры» устраиваешься втрое дольше, чем в остальных машинах. Сидится, действительно, здорово, но слишком зажато. В таком кресле хорошо на горной дороге, где центробежные силы диктуют условия существования, а в обычной жизни предпочту что-нибудь попроще. Пытаемся усесться сзади – не получается: очень тесно. Спортивные передние сиденья только усугубляют ситуацию. Трудно разобраться в многокнопочной клавиатуре центральной консоли. Но с другими органами управления все в порядке.

Турбодвигатель в 140 «лошадей» покоряет стартом с места, дает почувствовать отменную гибкость на средних оборотах, когда лишь прикоснешься к педали газа – и «Опель» плавным, но мощным рывком устремляется вперед. В этой номинации ему нет равных. Однако на большее рассчитывать не стоит. Утопив акселератор в пол, бесполезно ждать, что двигатель вдруг вспыхнет. Все свое он отдал раньше, между 2000 и 3500 об/мин, а теперь ведет себя довольно вяло. В этом смысле «Хёндай» повеселее. Зато «Астру» трудно сравнивать с конкурентами по части шумоизоляции. Порода и немецкий инженерный подход берут свое. Корейский i30 на этом фоне выглядит пионером, затесавшимся в компанию профессионалов.

«Астра» пытается победить, предлагая дорогую опцию – так называемое адаптивное шасси. Это автоматически регулируемые амортизаторы, меняющиеся настройки усилителя руля, педали акселератора и даже

вспыхивающая багрянцем подсветка приборов. Игрушка классная… Но в жизни комфортным режимом удается пользоваться главным образом в городе. На шоссе подвески не справляются с волнами, допуская бурную раскачку кузова, да и управляемость становится расхлябанной. Ну а режим «спорт» делает машину очень послушной, интересной на дороге, позволяет играючи справляться с быстрыми виражами. Одно условие: асфальт должен быть ровным, иначе душу «Астра» вытрясает изрядно. Не «Тиида» и не «Хёндай», конечно, но «Меган» во многих ситуациях комфортнее. Вот и ездишь, то включая «спорт», то выключая.

ПОХОЖИЕ, НО РАЗНЫЕ

Подбирая машину для себя, к рассудительности «Мегана» и чуткости автомата «Тииды» я добавил бы экспрессию «Хёндай-i30». Затем прослоил бы

Opel Astra

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Весьма импозантная пятидверная машина последнего поколения дебютировала в 2009-м, годом позже начали продажи в России.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 1,4 и 1,6 л, в том числе с турбонаддувом (100, 115, 140, 180 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: 5- и 6-ступенчатая механические, 6-ступенчатый автомат.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Essentia, Enjoy, Cosmo.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 569 000–786 400 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

\+ Отменный интерьер, отличные водительское сиденье и основные органы управления, выразительные динамика и поведение на дороге, прекрасный акустический комфорт, эффективная климатическая установка.

– Крайне неудобно задним пассажирам; посредственная обзорность.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА 8,1 полная оценка по категориям в конце статьи

В этой комплектации «Астра» на фоне остальных – пришелец с другой планеты. Впрочем, специфика данной версии не скрывает некоторые очень характерные черты.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Общие данные	NISSAN TIIDA	RENAULT MEGANE	HYUNDAI i30	OPEL ASTRA
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4303/1695/1525	4295/1808/1471	4245/1775/1480	4419/1814/1510
база	2605	2641	2650	2685
колея спереди/сзади	1480/1485	1546/1547	1546/1544	1544/1558
Объем багажника, л	500	368	340/1250	370
Радиус поворота, м	5,2	5,6	5,1	5,7
Масса снаряженная/полная, кг	1225/1715	1260/1720	1260/1770	1373/1870
Время разгона 0–100 км/ч, с	12,6	11,7	11,0	9,7
Максимальная скорость, км/ч	170	185	192	205
Топливо/запас топлива, л	A95/52	A92/60	A95/53	A95/56
Расход топлива, л/100 км: загород./город./смешан. цикл	5,9/10,0/7,4	5,4/9,2/6,8	8,1/5,1/6,2	4,8/7,8/5,9
Двигатель				
Расположение	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно
Конфигурация/число клапанов	P4/16	P4/16	P4/16	P4/16
Рабочий объем, см³	1598	1598	1591	1364
Степень сжатия	10,7	9,8	10,5	9,5
Мощность, кВт/л.с.	81/110 при 6000 об/мин	78/106 при 6000 об/мин	93/126 при 6300 об/мин	103/140 при 4900 об/мин
Крутящий момент, Н·м	153 при 4400 об/мин	145 при 4250 об/мин	157 при 4200 об/мин	200 при 1850–4900 об/мин
Трансмиссия				
Тип	переднеприводная	переднеприводная	переднеприводная	переднеприводная
Коробка передач	A4	M5	M5	M6
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/з.х.	2,86/1,56/1,00/0,70/–/–/2,31	3,73/2,05/1,39/1,03/0,82/–/3,55	3,62/1,95/1,37/1,03/0,84/–/3,58	3,82/2,05/1,3/0,96/0,74/0,6/3,55
Главная передача	4,07	4,21	4,29	4,18
Ходовая часть				
Подвеска: спереди/сзади	типа «Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка	типа «Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка	типа «Мак-Ферсон»/многорычажная	типа «Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	реечное с электроусилителем	реечное с электроусилителем	реечное с электроусилителем
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые	дисковые вентилируемые/дисковые	дисковые вентилируемые/дисковые	дисковые вентилируемые/дисковые
Размер шин	195/65R15	205/60R16	205/55R16	215/50R17

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

Весовые и геометрические характеристики				
Снаряженная масса, кг	1272	1304	1247	1455
Нагрузка на ось, кг (%): переднюю/заднюю	751 (59)/521 (41)	798 (61)/506 (39)	746 (60)/501 (40)	876 (60)/579 (40)
Дорожный просвет, мм	175	160**	150**	145
Динамические качества				
Разгон, с	Погрешность спидометра 3,6%	Погрешность спидометра 3,8%	Погрешность спидометра 1,0%	Погрешность спидометра 10,0%
Эластичность				
Время разгона, с: 60–100 км/ч (IV)	7,6*	13,4	11,1	10,0
80–120 км/ч (V/VI)	10,7*	22,4/–	17,1/–	15,7/21,6
Выбег, м:				
120–50 км/ч	1345	1428	1310	1624
50–0 км/ч	630	692	608	707
Торможение со 100 км/ч:				
тормозной путь, м	41,0	37,8	39,1	38,3
замедление, м/с²	9,4	10,2	9,9	10,1

*Селектор передач в положении D. **По защите (стальной лист) двигателя.

все это высококачественными материалами «Астры», только не этой, перенасыщенной дополнительным оборудованием, а попроще. Но идеальных автомобилей не бывает, и с точки зрения цены тоже. Хорошо упакованные версии трех участников теста стоят около 700 тысяч рублей, а «Опель-Астра» благодаря опциям дороже еще минимум на сотню тысяч.

«Ниссан-Тиида» со 175-миллиметровым дорожным просветом и продольно регулируемым задним диваном – неплохой вариант для настоящих дачников, спокойных и терпеливых. Уравновешенный и экономичный «Рено-Меган», вероятно, особенно интересен жителям большого города. Ну а «Хёндай-i30» – неплохой компромисс между отличными семейными возможностями и неукротимым темпераментом. Наконец, победивший «Опель-Астра» очень грамотно ориентирован на молодых и преуспевающих. ЗР

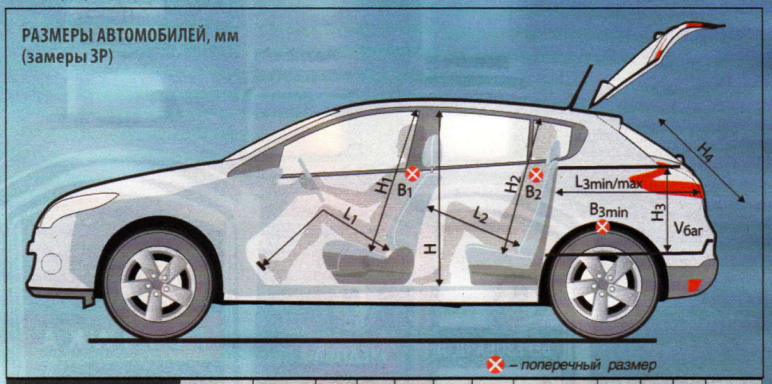
Сергей Воскресенский: «Часто, закончив основную программу, стоит отправиться в небольшое путешествие по разнообразным дорогам близлежащих областей. Они многое заставляют увидеть иначе. В этом тесте удивили несхожесть характеров автомобилей-одноклассников и достаточно спорная в ряде случаев плавность хода, которую все время хотелось подкорректировать в сторону комфорта».

СРЕДНЕЕ ЗНАЧЕНИЕ УРОВНЯ ШУМА В САЛОНЕ, дБА (замеры ЗР)

Модель	Скорость, км/ч (передача)				Разгон 0–100 км/ч (макс.)
	80 (IV)	100 (IV/V)	120 (V/VI)	140 (V/VI)	
NISSAN TIIDA	64,3*	65,9*	68,2*	73,0*	76,6
RENAULT MEGANE	65,6	68,5/66,1	70,8/–	73,4/–	74,5
HYUNDAI i30	66,5	72,0/67,2	70,5/–	75,7/–	75,6
OPEL ASTRA	63,8	65,4/64,3	68,0/67,1	–/69,8	76,0

*Селектор передач в положении D.

РАЗМЕРЫ АВТОМОБИЛЕЙ, мм (замеры ЗР)



Модель	L_1	L_2	H	H_1	H_2	B_1	B_2	$L_{3min/max}$	B_{3min}	H_3	H_4	$V_{баг.}$, л
NISSAN TIIDA	910–1150	740–980	1245	1025	950	1380	1350	680/880/1695	1000	510	785	272
RENAULT MEGANE	935–1200	600–835	1185	1025	965	1415	1335	850/1740	1130	520	750	344
HYUNDAI i30	965–1135	635–870	1225	1010	955	1400	1365	765/1750	1040	540	770	300
OPEL ASTRA	1235–990	550–830	1163	1030	975	1400	1335	810/1750	990	540	740	352

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	Рабочее место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России			Общая оценка
	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Шум	Плавность хода	Климат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация	
NISSAN TIIDA	7	7	7	7	8	7	8	8	7	8	7	8	8	8	8	7,5
RENAULT MEGANE	8	8	7	8	7	8	8	9	8	8	8	7	8	8	8	7,9
HYUNDAI i30	8	9	8	8	9	8	9	9	8	7	7	9	8	8	7	8,1
OPEL ASTRA	9	8	7	9	7	8	9	8	9	9	8	9	7	8	7	8,1

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.

Автомобили на тест предоставлены российскими представительствами «Ниссан», «Хёндай», «Дженерал моторс», а также компанией «Автофрамос».

Сводим счеты

Денис Арутюнян подсчитал: за сезон в групповых тестах участвовало 96 автомобилей. Все прошли наш стандартный цикл замеров салонов и багажников. Кроме того, в 2010 году мы проверили 52 автомобиля на динамометрической дороге. Какие из них особенно запомнились?

САМЫЙ ШУСТРЫЙ (разгон 0–100 км/ч)

БМВ-750Li xDrive (5,9 с)

Пожалуй, больше всего гордости у водителя вызывает именно этот показатель его авто. Уверен, никого особо не удивит, что лидируют в этой номинации игроки высшего класса: вслед за «семеркой» БМВ вплотную идут «Ауди-А8» (6,3 с) и «Ягуар-XJ» (6,5 с). А вот самым неторопливым оказался «КИА-Пиканто»: его 1,1-литровый моторчик разгоняет машинку до 100 км/ч за 19,1 с. Также в конец списка попали ВАЗ-21053 (18,8 с) и «Грейт-Уолл Ховер» (18,1 с). Здесь же упомянем и о максимальной скорости (у многих современных автомобилей она искусственно ограничена). Лидер у нас «Ягуар-XJ». На пяти километрах динамометрической дороги он разогнался до 262,9 км/ч. Почти такую же максималку показал «Ауди-А8»: 262,2 км/ч. В тройку лидеров попал и кабриолет «Инфинити-G37»: 251,2 км/ч.

Никакой иронии! Речь о тех метрах, что порой сохраняют здоровье и даже жизнь. Вслед за победителем «Ауди-А8» лучше всех показали себя БМВ-750Li и «Ягуар-XJ» – по 38,0 м. Совсем немного уступил лидерам «Ситроен-DS3»: 38,2 м. Если верхние строчки списка предсказуемо заняли дорогие, современные машины, то в конце расположились… правильно, дешевые и устаревшие. Плоховато показал себя «Грейт Уолл Ховер» (46,2 м), еще хуже – «Дэу-Нексия» (51,6 м). Но самые слабые тормоза оказались на вазовской «пятерке»: автомобиль проехал до полной остановки 58,2 м.

САМЫЙ ТОРМОЗНОЙ (торможение 100–0 км/ч)

«Ауди-А8» (36,0 м)

САМЫЙ ТОЧНЫЙ (погрешность спидометра)

БМВ-750Li xDrive (1,4%)

На вашем спидометре сотня? А профессиональные приборы показывают, как правило, гораздо меньше. Наши замеры показали: самую правдивую информацию среди испытанных машин предоставляла водителю «семерка» БМВ – погрешность всего 1,4%. Чуть менее точная индикация на «Ауди-А8» и «Хёндай-i20», они привирают на 1,7%. В тройку лидеров неожиданно попал «Джип-Чероки» с показателем 1,8%. А вот на «Субару-Легаси» спидометр грешит на 6,8%. Особой точностью не блещет и «Шевроле-Круз»: погрешность 6,3%. Чуть лучше показали себя «Шевроле-Спарк» и «Фольксваген-Поло»: по 6,1%.

На правах рекламы

САМЫЙ КАТЯЩИЙСЯ (выбег)
«Ауди-А8» (2009 м)

Понять, насколько хорошо построена и собрана ходовая часть, можно по выбегу – если подшипники создают минимальное сопротивление, машина по инерции может уехать ой как далеко. Сначала мы замеряем выбег со 120 до 50 км/ч. Здесь уже привычно лидирует «Ауди-А8». Вслед за ним расположились другие игроки высшей лиги: «Мерседес-Бенц S 500» (1960 м) и БМВ-750Li (1769 м).
А вот при замерах с 50 до 0 км/ч результаты оказались довольно неожиданными. Дальше других уехал «КИА-Соренто»: его выбег составил 801 м. Вплотную за ним расположились «Лексус-RX 350» (785 м) и «Тойота-Королла» (782 м).

САМЫЙ ВЫСОКИЙ (дорожный просвет)
«Фольксваген-Туарег» (210 мм)

Российские дороги заставляют обращать внимание на параметры, которые для европейцев имеют не столь уж важное значение. Один из главных – клиренс. В буквальном смысле свысока на других взирает «Фольксваген-Туарег» (210 мм). Оградить владельца от лишних проблем могут и пара «ниссанов» – «Х-Трейл» и «Кашкай+2» с просветом в 200 мм.
Да и «Грейт Уолл Ховер» вместе с «КИА-Соренто» не спасуют перед ухабами: у каждого между днищем и землей 190 мм.
А вот владельцу «Ягуара-XJ» нужно ездить очень осторожно: дорожный просвет у этого седана всего 130 мм. Правда, бывает и меньше: 125 мм отделяют от асфальта «Пежо-107», кабриолет БМВ-330i и «МИНИ-Купер S».
Ну а самой опасной может стать езда на кабриолете «Инфинити-G37», чей просвет всего 120 мм.

САМЫЙ ВМЕСТИТЕЛЬНЫЙ (объем багажника)

«Пежо-Партнер» (556 л)

Безоговорочным лидером в грузовой дисциплине мог бы оказаться «Шевроле-Тахо», в который входит аж 688 л поклажи. Но такая победа была бы несправедливой: максимальный объем можно получить, лишь вынув из машины кресла третьего ряда. То же относится к «КИА-Мохаве» и «Хонде-Пилот». А вот «каблучок» «Пежо-Партнер» предоставляет 556 л честно, без всяких трансформаций, поэтому победу заслуженно присуждаем ему.

Следом бок о бок идут «ФИАТ-Добло» и «КИА-Соренто»: по 540 л. Из классических легковушек лучше других оказался «Рено-Флюэнс» с полезным объемом 429 л.
Городские малыши «Пежо-107» и «Шевроле-Спарк» предоставляют всего 136 л, «МИНИ-Купер S» – 128 л, а «КИА-Пиканто» и того меньше: лишь 108 багажных литров. Впрочем, от таких машин обычно и не требуют больших грузовых возможностей.

* * *

Сезон замеров динамики завершился поздней осенью и откроется весной. Впрочем, до нее уже недалеко. Ну а остальные параметры мы измеряем в любое время года и продолжаем набирать статистику. Интересно, какие модели станут лидерами 2011-го? **ЗР**

СПРОСИМ ЧИТАТЕЛЕЙ

При выборе машины вы придаете первостепенное значение:

На правах рекламы

Иллюзия доступности

Прочитав статью «Дешево и сердито» (ЗР, 2010, № 10), москвич Илья Каплан решил тут же продолжить тему.

Все, о чем сказано в статье, видно невооруженным глазом. Возникает вопрос: а почему, собственно, завод так старается начать производство чего-то нового, пусть и на базе хорошо знакомых (удачных ли?) агрегатов? Зачем это упорное движение вперед по еще не затвердевшему бетону?

На АВТОВАЗе почему-то думают, что, если к плохо сделанной «Калине» прилепить новые передок и багажник, машина от этого сразу станет настолько лучше, что можно будет ее удешевлять, снимая все, что считается приделанным «свыше необходимого»? Действуя подобным способом (без удешевления, правда), АВТОВАЗ уже выпустил «Приору», которая, по сути, ничем особо не отличается от машин десятого семейства. Ничем, кроме цены.

Теперь будет еще и «Гранта».

А расходы на производство очередного «шедевра» завод равномерным слоем «размажет» по уже запущенным в производство моделям. Так что оплачивать народное дешевое авто придется потребителям, которых и обычные «приоры» с «калинами» (и даже классика с «самарами») со скрипом, но устраивали.

Программа утилизации четко показала, что бывает с относительно доступной машиной, на которую вдруг образуется повышенный спрос. «Жигули» подорожали в салонах процентов на двадцать, а то и более. Просто потому, что дилерам так захотелось, а завод под шумок приподнял отпускные цены. То же самое будет и с «Грантой»: машину в комплектации «минус всё» в салонах днем с огнем не найти, а при заказе назойливый дилер вернет все опции, снятые на заводе, но уже со своей наценкой.

Тогда, спрашивается, ради чего это затевалось? Да все просто. Для того, чтобы под ура-патриотическими лозунгами потребовать очередную субсидию от правительства либо пролоббировать очередное же повышение ввозных пошлин на иномарки. А еще лучше – и то и другое сразу.

Я не экономист и не профессиональный менеджер, а обычный автолюбитель, но мне кажется, что АВТОВАЗу нужно в первую голову задуматься о том, как улучшить качество уже выпускаемых автомобилей, тех же «калин» и «приор». Да, они неказисты внешне. Да, их начинка по большей части родом из прошлого века… Но если собирать их руками профессионалов из качественных материалов и комплектующих, не сильно задирая при этом цены, может получиться то, что доктор прописал. А если еще и сервис для «Калины» станет дешевле обслуживания импортных аналогов, то никакой low cost не будет нужен!

И только тогда, сделав агрегатную базу надежнее, а сервис – доступнее, стоит пытаться создать нечто принципиально новое. Или хотя бы конкурентоспособное на фоне иномарок.

На ту же тему

А цена какая? Сначала говорили, что 190, теперь – от 220! А когда она появится в салонах, то будет от 250… Нехорошо!
Medvegenok

С обозначением уровня цены вазовские управленцы явно поторопились. До появления первого автомобиля еще больше года (!), а они уже делят шкуру неубитого медведя. Глупо. Да сделайте сначала сам продукт, а потом вызывайте ажиотаж в потребительской среде! А вообще, это наша национальная беда – болтать по делу и без дела и заболтать все вконец. Не умеем молча и планомерно работать на результат. С другой стороны, смешны стенания многих читателей: хотим, мол, современный автомобиль, с подушками и прочими радостями, но чтобы был по цене как «пятерка». Фантастика и необоснованная мечтательность.
gvozdi

Проще не срисовывать очередное «Рено», а поснимать с «Калины» все, что можно (подушки, ABS, задние сиденья…). И тогда точно получится замена «классике»! И стоить будет около 220 тысяч.
Andruxa483

Не понимаю людей, которые каждую статью про ВАЗ обгадят! Да радоваться должны, что он выпустит бюджетное авто на относительно современной платформе. Уж это всяко лучше «Самары» и тем более «классики»!
Misha11

Мы говорим о производителе, который ничего, кроме своих ценников, не наращивает уже достаточно давно. Или вы готовы рассказать, как развилась и подешевела «семерка»?!
chajnick

Вчера смотрел программу по «России» про АВТОВАЗ. После увиденного еще скептичнее отношусь к нашим автомобилям…
Добрый Самаритянин

Можно ли купить авто дешевле 600 тысяч рублей? На чем удобнее возить бревна? Легко ли добраться до Саратова? Заезжайте в предновогодний почтамт ЗР – узнаете!

На кого обрушился рынок?

Все твердят: рынок, мол, обрушился, машины не берут… Вот как мы покупали машину этим летом. Заказали «ФИАТ-Добло» еще в марте – нам велели ждать до мая. Пришел май – говорят, ждите до сентября. Решили купить, что есть на рынке, но машин в диапазоне до 600 тысяч рублей вообще не оказалось! Случайно зашли в тульский «Хёндай» и увидели стоявший в одиночестве «Матрикс», причем со скидкой – прошлогодний. Народ такие автомобили на дух не переносит, но для нас то, что надо: практичный со всех сторон. Решили брать немедленно. Так оказалось, что это единственная живая машина в автосалоне, все прочее под заказ.

Хорошенькое обрушение рынка: машину дешевле 600 тысяч не купить! Люди просто в растерянности и в бешенстве. Зайдите в любой салон в ближайших к Москве областях – узнаете, что таких авто нет и не будет. В рекламе, например, говорится, что любой может купить «Фокус» в комплектации «Комфорт» за 570 тысяч, а когда звонишь, то слышишь: нет и не будет – только за 640 тысяч, с допоборудованием. А вот корейцы оказались честны в этом вопросе: машина стоит 580 тысяч, я ее за эти деньги и купил – никаких проблем.

Алексей, Домодедово

Хозяин тайги

Чудо техники удалось сфотографировать в российской глубинке. На момент съемки у него было снято топливное оборудование. Так у нас в Омской области перевозят лес, ездят за ягодой на болота, прокладывают дорогу в тайге.

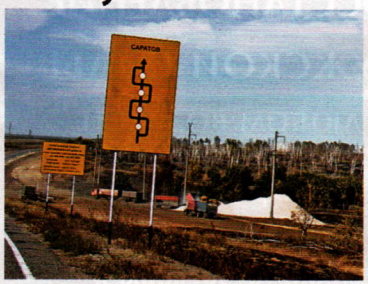
Александр Макаров, Любинский район Омской области

Лесовозы категории В

Вот такие лесовозы ездят у нас в Иркутске.

Евгений, Ангарск

Загогулина



По пути в Саратов, после Камышина, попался мне этот знак. Очень понравился! Слава богу, не пришлось ехать по указаниям дорожников, а то недолго и заблудиться.

Сергей Клюев, Ейск

Пропустите пьяного джентльмена!

В нашем городе на парковке у одного паба в английском стиле стоит замечательно содержательный знак! Думаю, и во всей стране такие знаки очень даже актуальны.

Анастасия Шефнер, Екатеринбург

На заборе написано…

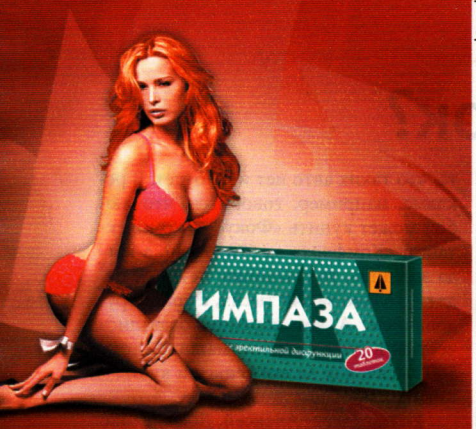
Бизнес по-русски!

Никита, Стерлитамак

P.S. Друзья! Пожалуйста, указывайте в своих посланиях контактные телефоны и место проживания! Информацию для рубрики можно присылать по электронной почте: kolodochkin@zr.ru. И – с наступающим!

Декабрьским почтамтом управлял Михаил КОЛОДОЧКИН

ВЛЮБЛЯЙТЕСЬ ЗАНОВО!



ЕСТЕСТВЕННОЕ ВОССТАНОВЛЕНИЕ МУЖСКОЙ СИЛЫ В ЛЮБОМ ВОЗРАСТЕ

Регулярный прием «Импазы» помогает восстановить полноценную, здоровую эрекцию и сексуальные возможности

ИМПАЗА УВЕРЕННОСТЬ В СВОИХ СИЛАХ!

Возможно совмещение с кардиопрепаратами на основе нитратов

Информация по телефонам: (495) 681 09 30, 681 93 00
www.impaza.ru

ПРОКОНСУЛЬТИРУЙТЕСЬ СО СПЕЦИАЛИСТОМ. УТОЧНИТЕ ВОЗМОЖНЫЕ ПРОТИВОПОКАЗАНИЯ

На правах рекламы

Техосмотр за килорубли

Ущербность нынешней процедуры технического осмотра очевидна почти всем, но… Чем его заменить и будет ли от этого лучше, обсуждают зарулевцы на сайте www.zr.ru.

Я вообще против процедуры техосмотра в нынешнем виде. Утиля на дорогах меньше не становится. Вот сегодня мой товарищ выяснил, что у него не работает ручник. Пошел, дал 200 рэ – и ручник тут же «заработал». Грустно это все. Меня три года подряд на эти же 200 рэ разводили: говорили, что разность тормозных сил на колесах большая. Потом оказалось, что все в порядке – просто развод такой. Подобный техосмотр стране не нужен. Только без него кто будет хотя бы мизер отсекать – левый «ксенон», тонировку, вонючий выхлоп?

» Допустим, дали право на проведение ТО некому сервису. Заезжаем. Сервис – предприятие коммерческое, там должны зарабатывать деньги. За 250 рэ париться им неохота. И дальше всё по схеме… Проверяют, допустим, токсичность: ой, не укладывается в норму! Регулировка стоит столько-то… Хорошо, если карбюратор, а с впрыском на все датчики разведут. Далее: у вас, мол, световой пучок не соответствует, а регулировка стоит столько-то. Про равномерность торможения вообще молчу. За ваши деньги и прокачают, и «колдун» отрегулируют. Но только за ВАШИ деньги. Скорее, стоимость ТО будет раз в двадцать выше. **Antiracer**

» Мое мнение такое: все продаваемые в салоне новые машины должны быть с техосмотром. А то получается абсурд. Покупаешь машину – и надо еще проверять ее на исправность. Она должна продаваться исправной! **Профи**

» Платишь 3 килорубля, и ГТО пройдено, в каком бы состоянии ни была машина. Лишь бы передвигалась. **Гость**

» А за 4 килорубля можешь вообще никому и ничего не предъявлять! **Телигент**

» Я предлагаю такую вещь: если прошел ТО у дилера, база данных которого объединена с ГИБДД, то просто забираешь готовый талончик. Иначе это разводилово на деньги. Причем уровень специалистов на пунктах контроля и осмотра оставляет желать лучшего. **Alex-VW**

» Можно пойти еще дальше: сертифицированный дилер или сервис при техобслуживании заполняет электронный паспорт на авто и отсылает его по Интернету в единую базу ГИБДД со своей гарантией на год или два. Теперь при аварии если докажут, что виновен сервис, он будет вынужден ремонтировать машину за свой счет. А ГИБДД, сообразуясь со своей базой, сможет автоматически рассылать уведомления о прохождении техобслуживания тех авто, чей срок гарантии истек, – тогда и талончики не понадобятся, и тормозить меньше будут. **Calan**

» По ящику одно время говорили об идее автоматической выдачи талона ГТО при покупке нового автомобиля российской сборки. На что у иностранцев сразу возникли вопросы: мол, чем наши машины хуже? И как-то все это заглохло. А насчет отмены процедуры ТО… Сомневаюсь, что анархия – мать порядка. **Geny**

» ТО дисциплинирует. Если человек перед прохождением ТО хоть раз в год заглядывает под машину, то в случае его отмены не будет заглядывать вообще. Далеко не все догадываются о том, что у них тормозят не все колеса, вот-вот начнут лопаться от старости тормозные шланги, что в наконечниках рулевых тяг огромные люфты, фары светят в небо, не работают стоп-сигналы… Идея ТО – в проверке соответствия машины требованиям безопасности, но в России все это, как и многие другие замечательные идеи, работает очень плохо. **Василий**

Больше, лучше, дороже

Чем выше границы ценового сегмента, тем интереснее выбор автомобилей и острее конкуренция. Составляя очередной каталог, в этом лишний раз убедился Павел Леонов.

– стоимость. – гарантия производителя. – межсервисный интервал.

Технические данные в таблицах приведены для самых дешевых модификаций.

Citroen C5*

C5 последнего поколения создавали с оглядкой на немецкую школу, и французы этого не скрывают. Солидная внешность, качественные материалы отделки, достойный уровень оснащения – основные козыри модели. Без фирменных черт тоже не обошлось: неподвижная ступица руля, вогнутое заднее стекло, гидропневматическая подвеска. Правда, последняя положена не всем, автомобили в базе – на пружинах. Весной этого года для C5 наконец-то предложили новый бензиновый двигатель объемом 1,6 л с турбонаддувом (150 л.с.), который агрегатируют с 6-ступенчатыми механикой или автоматом. Ведь его собрат 1,8 л (128 л.с.) довольно слаб и к тому же работает в паре только с 5-ступенчатой МКП. В моторной гамме также два дизеля: 2,0 л (140 л.с.) и 3-литровый V6 (240 л.с.). Коробка передач у обоих исключительно А6. Тест – ЗР, 2008, № 10.

от 763 500 рублей

24 месяца без ограничения пробега

12 месяцев или 20 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,8 л, 128 л.с., М5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 200 км/ч, разгон до 100 км/ч – 11 с, средний расход топлива – 7,9 л/100 км, объем багажника – 439 л.

Volkswagen Passat

В нашей стране у «пассатов» особый имидж, сложившийся еще в 1990-х: они прослыли надежными, неприхотливыми, вместительными. Машины шестого поколения (дебют состоялся в 2005 году на автосалоне в Женеве) не растеряли этих качеств, заодно прибавив солидности. Уже в базе фронтальные и боковые подушки безопасности, ABS, системы курсовой устойчивости (ESP) и противобуксовочная (ASR), электронная блокировка дифференциала (EDS), кондиционер и т. д. Выбор двигателей широк: бензиновые объемом 1,4 л (122 л.с.), 1,6 л (102 л.с.), 1,8 л (152 л.с.), 2,0 л (200 л.с.) и дизельный 2,0 л (140 л.с.). Коробки передач: 5- и 6-ступенчатая механические, 6- и 7-ступенчатая автоматизированные с двумя сцеплениями DSG. Тест – ЗР, 2009, № 7. На подходе новое поколение (см. раздел «Автомобили»).

от 789 000 рублей

24 месяца без ограничения пробега

12 месяцев или 15 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,6 л, 102 л.с., М5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 190 км/ч, разгон до 100 км/ч – 12,4 с, средний расход топлива – 7,6 л/100 км, объем багажника – 565 л.

Audi A1

«Единичка» построена на той же платформе, что лежит в основе «Фольксвагена-Поло» и «Шкоды-Фабия». При довольно скромных размерах A1 длиннее своего главного конкурента МИНИ на 255 мм (3955 против 3700 мм) и практичнее (багажник вмещает 270 л поклажи, а при сложенной спинке и вовсе 920 против 160/680 л). В 2010-м на автосалоне в Женеве дебютировала трехдверная модель, но со временем обещают и пятидверку. На выбор два бензиновых двигателя TFSI – объемом 1,2 л (86 л.с.) и 1,4 л (122 л.с.). Первому положена только 5-ступенчатая МКП, второму – механика, у которой на одну ступень больше, или 7-ступенчатая роботизированная S tronic с двумя сцеплениями. Предлагают также два дизельных мотора 1,6 л (90 и 105 л.с.), которые у нас пока недоступны (не исключено, что появятся позже). Тест – ЗР, 2010, № 8.

от 799 000 рублей

24 месяца без ограничения пробега

12 месяцев или 15 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,2 л, 86 л.с., М5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 180 км/ч, разгон до 100 км/ч – 11,7 с, средний расход топлива – 5,1 л/100 км, объем багажника – 270–920 л.

SsangYong Actyon

Хотя автомобиль выпускают не первый год, споры по поводу его внешности не утихают. Но покупателей она не отпугивает. В движение автомобиль приводит 2-литровый дизельный (141 л.с.) или 2,3-литровый бензиновый (150 л.с.) двигатель, оба работают в паре с 5-ступенчатой механической коробкой передач или 6-ступенчатым автоматом. Подключаемый полный привод (Part-Time) хорошо знаком по другим моделям корейской фирмы. Предлагают три комплектации. Базовая предусматривает наличие фронтальных подушек безопасности, ABS, климат-контроля и электропакета. Машины собирают в России на дальневосточном заводе компании. В августе перед московским автосалоном представили преемника, производство которого должно начаться в ближайшее время. Тест – ЗР, 2007, № 5.

от 799 000 рублей

36 месяцев или 100 000 км

12 месяцев или 10 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: дизельный 2,0 л, 141 л.с., М5, подключаемый полный привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 163 км/ч, разгон до 100 км/ч – 15 с, средний расход топлива – 7,8 л/100 км, объем багажника – 660–1615 л.

**В последнее время на модель снизили цену, поэтому несмотря на то, что она не укладывается в обозначенный ценовой диапазон, мы включили ее в обзор.*

Toyota Verso

Однообъемник дебютировал в 2009 году. Если раньше семейство «Версо» в Европе насчитывало несколько моделей, построенных на базе «Короллы», «Авенсиса» и даже «Ярис», то нынче оно представлено одной. Автомобиль дороже большинства своих конкурентов, но это объясняется щедростью оснащения, ведь в самой доступной комплектации есть ABS, усилитель экстренного торможения, системы распределения тормозных усилий (EBD) и помощи при трогании на подъем (HAC), семь подушек безопасности, кондиционер и т. д. Куда скромнее выбор двигателей: бензиновые объемом 1,6 л (132 л.с.) или 1,8 л (147 л.с.). Машины в самой богатой комплектации способны увезти семерых седоков, все остальные – пятерых. «Версо» 2009 года выпуска распродают со скидкой до 45 000 рублей. Тест – ЗР, 2010, № 3.

от 799 000 рублей

36 месяцев или 100 000 км

12 месяцев или 10 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,6 л, 132 л.с., М6, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 185 км/ч, разгон до 100 км/ч – 11,7 с, средний расход топлива – 6,8 л/100 км, объем багажника 446–1695 л.

Suzuki Grand Vitara

«Витару» третьего поколения представили в 2005 году, в 2008-м обновили. По сравнению с предшественниками модель стала более «паркетной» (кузов несущий, а не рамный, задняя подвеска независимая). Это положительно сказалось на управляемости и поведении на дороге. При этом автомобиль не растерял внедорожных задатков, ведь в его арсенале постоянный полный привод, блокировка межосевого дифференциала, пониженная передача. В линейке двигателей четыре бензиновых: 1,6 л (106 л.с.), 2,0 л (140 л.с.), 2,4 л (169 л.с.) и 3,2 л (233 л.с.). Первый встречается только на машинах с трехдверным кузовом. На пятидверках – минимум 2-литровый (за такие модификации просят от 949 000 рублей). Коробки передач: 5-ступенчатая механика, 4- или 5-ступенчатый (только с мотором 3,2 л) автомат. Тест – ЗР, 2008, № 2.

от 810 000 рублей

36 месяцев или 100 000 км

12 месяцев или 15 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,6 л, 106 л.с., М5, постоянный полный привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 160 км/ч, разгон до 100 км/ч – 14,4 с, средний расход топлива – 8,2 л/100 км, объем багажника – 184–516 л.

Citroen C4 Picasso

Компактвэн, спроектированный на платформе C4, дебютировал в 2007 году. Для подобных автомобилей внешность не главное качество, однако французские дизайнеры вновь приятно удивили своей смелостью. При этом «Пикассо» не растерял практичности. У него в активе великолепная обзорность, отличная плавность хода и шумоизоляция, вместительный салон, обилие различных бардачков, щедрое оснащение и т. д. Если пяти посадочных мест мало, обратите внимание на старшего брата «Гранд Пикассо», у которого три ряда сидений (такие модификации дороже на 60 000 рублей). Выбор силовых агрегатов небогат: два бензиновых мотора объемом 1,6 л в паре с 5-ступенчатой МКП (120 л.с.) или роботизированной шестиступкой (155 л.с.). Сейчас на вэн предлагают внушительную скидку – 100 000 рублей. Тест – ЗР, 2008, № 12.

812 000 рублей

24 месяца без ограничения пробега

12 месяцев или 15 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,6 л, 120 л.с., М5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 186 км/ч, разгон до 100 км/ч – 12,1 с, средний расход топлива – 7,5 л/100 км, объем багажника – 500–1735 л.

MINI Clubman

Универсал на базе МИНИ отличается от донора увеличенными на 80 мм базой и на 235 мм длиной. Весь прирост пришелся на заднюю часть – больше места стало во втором ряду, на 100 л увеличился объем багажного отсека. Но главная изюминка – необычное расположение дверей: с левого борта одна, с правого две (задняя замаскирована под стойку и открывается против хода движения) и пара распашных створок багажника. Несмотря на все ухищрения, в плане практичности «Клабмен» недалеко ушел от обычного МИНИ. Инженеры поработали и над подвеской, сделав ее более комфортной – теперь малыш меньше похож на зубодробительную табуретку. Помимо базовой версии One (98 л.с.), предлагают более мощные: Cooper (122 л.с.), Cooper S (184 л.с.) и John Cooper Works (211 л.с.). Уровень оснащения зависит от исполнения. Тест – ЗР, 2008, № 3.

от 820 000 рублей

24 месяца без ограничения пробега

зависит от условий эксплуатации

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,6 л, 98 л.с., М6, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 185 км/ч, разгон до 100 км/ч – 11,1 с, средний расход топлива – 5,5 л/100 км, объем багажника – 260–930 л.

Volkswagen Touran

Немецкий однообъемник в этом году претерпел очередной рестайлинг. При этом не ограничились легкими штрихами, а почти полностью перерисовали внешность, хотя кузов, платформа и габариты остались прежними. Немало нововведений и в салоне, который унаследовал черты «Гольфа» шестого поколения. Ходовая часть осталась практически без изменений, но за доплату предлагают адаптивную подвеску DCC с электронно-управляемыми амортизаторами (имеет несколько режимов работы). Место базового 1,6-литрового двигателя (102 л.с.) отныне занял современный наддувный агрегат объемом 1,2 л (105 л.с.). Его состыковывают с 6-ступенчатой МКП. Кроме того, в гамме есть 1,4-литровый 140-сильный и 2-литровый дизели. Для двух последних моторов предлагают 7-ступенчатую коробку передач DSG. Тест – ЗР, 2010, № 8.

от 820 000 рублей

24 месяца без ограничения пробега

12 месяцев или 15 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,2 л, 105 л.с., М6, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 188 км/ч, разгон до 100 км/ч – 11,9 с, средний расход топлива – 5,9 л/100 км, объем багажника – 695–1989 л.

KIA Sportage

«Паркетник» представили в этом году. В глаза бросается агрессивный дизайн, потом замечаешь увеличившиеся размеры: новый «Спортидж» растянули на 90 мм в длину и на 15 мм в ширину, увеличили на 10 мм колесную базу. При этом он стал приземистее на 60 мм, частично за счет уменьшения дорожного просвета (172 мм нынче против 195 мм прежде). За внедорожные способности отвечает электрогидравлическая муфта, автоматически подключающая заднюю ось, но ею оснащают не все автомобили – базовые версии переднеприводные. Помимо бензинового 150-сильного двигателя объемом 2,0 л (M5 или A6), в моторный отсек имплантируют 136-сильный дизельный такого же объема (M6 или A6). С учетом силовых агрегатов, трансмиссий и уровней оснащения набегает 12 различных модификаций. Тест – ЗР, 2010, № 8.

от 829 900 рублей

60 месяцев или 150 000 км

12 месяцев или 15 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 2,0 л, 150 л.с., M5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 184 км/ч, разгон до 100 км/ч – 10,4 с, средний расход топлива – 7,5 л/100 км, объем багажника – 565–1350 л.

BMW 1 Series

«Единичка» – самый доступный автомобиль баварской компании на нашем рынке. Несмотря на скромные габариты, порода угадывается во всем. Верен малыш и традициям марки: привод у него на задние колеса, развесовка близка к классической, вдобавок он наделен азартной управляемостью. Предлагают четыре типа кузова: 3- и 5-дверный хэтчбеки, купе и кабриолет. За дополнительные две двери придется доплатить 30 000–35 000 рублей, купе и кабриолет существенно дороже (от 1 102 000 и от 1 245 000 соответственно). Моторная гамма хэтчбеков: четыре бензиновых двигателя объемом 1,6–3,0 л (116–258 л.с.) и два дизельных, оба 2,0 л (177 и 204 л.с.). Все агрегатируют с 6-ступенчатой МКП. За автомат Steptronic с таким же количеством передач нужно доплатить 68 800 рублей. Тест – ЗР, 2007, № 11.

от 834 000 рублей

24 месяца без ограничения пробега

зависит от условий эксплуатации

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,6 л, 116 л.с., M6, задний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 200 км/ч, разгон до 100 км/ч – 10,8 с, средний расход топлива – 7,5 л/100 км, объем багажника – 330–1150 л.

Renault Latitude

Автомобиль пришел на смену «Вель Сатису». Новый флагман «Рено» построен на платформе «Самсунга-SM5» и имеет внушительные габариты: длина 4,89 м, ширина 1,83 м, высота 1,49 м. Линейка двигателей разнообразием не отличается – всего два бензиновых агрегата: 2,0 л (139 л.с.) и 2,5 л (177 л.с.). Менее мощный комплектуют исключительно вариатором CVT, второй – 6-ступенчатой автоматической коробкой передач. Основной упор разработчики сделали на комфорт. Так, в списке оборудования топовой версии двухзонный климат-контроль, ионизатор воздуха с ароматизатором, водительское кресло с массажем, биксеноновые фары и т. д. Всего предлагают четыре комплектации. Машины адаптированы к нашим условиям (увеличенный клиренс, усиленная подвеска, полноразмерная запаска и т. д.).

от 835 000 рублей

36 месяцев или 100 000 км

12 месяцев или 15 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 2,0 л, 139 л.с., вариатор, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 186 км/ч, разгон до 100 км/ч – 11,9 с, средний расход топлива – 8,3 л/100 км, объем багажника – 477 л.

Opel Insignia

«Инсигния», пришедшая на смену «Вектре», дебютировала в 2008 году. Кроме покупателей, труды инженеров и дизайнеров высоко оценило международное жюри конкурса «Автомобиль года-2009», присвоившее «Опелю» одноименный титул. Под стать внешности и начинка: системы адаптивного освещения (AFL+), настраиваемого шасси (FlexRide), распознавания дорожных знаков и предупреждения об уходе с полосы (Opel Eye). Выбор модификаций огромен, ведь в моторный отсек имплантируют один из двух дизельных (2-литровые, мощностью 130 и 160 л.с.) и пяти бензиновых (объем от 1,6 до 2,8 л, мощность от 115 до 260 л.с.) двигателей, которые работают в паре с 6-ступенчатой МКП или АКП. Трансмиссия у самых мощных версий полноприводная. Машины предлагают с тремя типами кузова. Тест – ЗР, 2008, № 12.

от 837 300 рублей

24 месяца без ограничения пробега

12 месяцев или 15 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый, 1,6 л, 115 л.с., M6, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 192 км/ч, разгон до 100 км/ч – 12,9 с, средний расход топлива – 7,4 л/100 км, объем багажника – 500–1010 л.

SsangYong Kyron

Впервые перед широкой публикой «Кайрон» засветили во Франкфурте осенью 2005 года. Через два года провели рестайлинг, в ходе которого подретушировали экстравагантную внешность, сделав ее более спокойной. В основе «корейца» рамная конструкция, трансмиссия с жестким подключением передней оси. Межосевого дифференциала нет, зато есть понижающая передача. Передняя подвеска независимая, сзади – неразрезная балка. С таким арсеналом не страшно съезжать с дороги, вот только большой передний свес ощутимо ограничивает проходимость. В движение автомобиль приводят лицензионные мерседесовские двигатели – 2-литровый дизельный (141 л.с.) или 2,5-литровый бензиновый (150 л.с.), которые работают с 5-ступенчатой механикой или новым 6-ступенчатым автоматом E-Tronic. Тест – ЗР, 2008, № 2.

от 849 000 рублей

36 месяцев или 100 000 км

12 месяцев или 10 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: дизельный 2,0 л, 141 л.с., M5, подключаемый полный привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 167 км/ч, средний расход топлива – 7,7 л/100 км, объем багажника – 625 л.

На чем приедет Дед Мороз

Мы решили – на автомобиле! Хватит ему уже пешком ходить да на чем придется под Новый год подарки развозить. Волшебного старика и его внучку пересаживал на машину Максим Приходько. Фото Александра Батыру.

Легко сказать – трудно выбрать. Стали спорить, какой экипаж лучше всего подойдет. Каждый по себе знает: в праздники обойти всю родню и поздравить – тот еще труд. Деду Морозу в Новый год мотаться больше нашего придется, выходит, двигатель авто должен быть в меру мощным и одновременно экономичным. Скажем, дизельным.

Учитывая разные типы направлений и дорог российских, машина просто обязана иметь все ведущие колеса. Лучше, если полный привод будет постоянным, а не подключаемым. Так надежнее. Никаких кроссоверов (куда им с тяжелой ношей да по сугробам!), только рама и мосты.

Да, багажник! Багажник нужен такой, чтобы вмещал в себя половину ассортимента «Детского мира». Ездить Деду придется долго, значит, на рабочем месте водителю должно быть комфортно. И чтобы печка грела как следует, чай, не Африка за окном. Дед Мороз – уроженец наш, расейский, желательно, чтобы и машина у него была отечественная, читай: недорогая. Если вдруг что не заладится, для нашей-то всегда СТО найдешь и запчасти по доступной цене.

Перечитали мы список пожеланий и призадумались – а есть ли такая машина вообще?

ПО ТОРОСАМ И АЙСБЕРГАМ

Для начала припомнили те средства передвижения, которыми Дедушка пользуется время от времени. Первым делом пришли на ум лыжи – на них он был неоднократно замечен. Ну что сказать, хорошо по бодрящему морозцу проскочить пару километров. Налегке. А с подарками да в длинной шубе? Нет, лыжи отпадают.

Вот если бы к ним мотор какой приделать… Получится снегоход! Кажется, лучше не придумать: и проходимость по снегу что надо, и место для Снегурочки есть. И даже небольшой багажничек для подарков… послушным деткам. А как же остальная малышня, хулиганистая? Без гостинцев, что ли? Да и зимы-то сейчас не те – первый снег иногда аж в январе выпадает. По асфальту на снегоходе как-то неловко.

Тогда на собаках. Собака, она друг. В смысле, не подведет: ей что снег, что зной, что дождик проливной зимой. Покормил каким-нибудь «шмедди гри» – и вперед. А если кошка на пути встретится? Ни один Тузик не устоит. И потом, у нас с собаками не везде пускают. Нет, собачки остаются дома, в будке.

Поедет он у нас на оленях. Самолет – хорошо, пароход – хорошо, а олени лучше! У финнов и прочих шведов их местный Дед Мороз вовсю разъезжает на олешках – ничего, справляется. И наш сможет. Во-первых, олени красивы. Покормил их ягелем – вот и все расходы на горючку. Во-вторых, они выносливые. Значит, подарков можно нагрузить на нарты вволю. А самому бежать рядом. Но Дед-то мужчина, а как со Снегурочкой быть? От такого марш-броска вся ее косметика поплывет. Увидят дети растрепанную тетю с косой – не обрадуются.

Думаем, думаем… Ура, праздник не сорвется – тройка! Коренник посередине, пристяжные мордами наотлет! Колокольчики-бубенчики вместо MP3 – красотища! В скольких сказках Дед Мороз на русской тройке мчится, не сосчитать. Правда, в повседневной эксплуатации с лошадками он намается: и кормить их, и поить. Да и управлять лошадьми надо уметь, это вам не адаптивный круиз-контроль. Нет, как-то несовременно.

То ли дело транспорт скоростной. О, ракета! Тридцать секунд – полет нормальный, бортовые системы работают штатно, я земля-я, я своих про-

ИЗ ЧЕГО ВЫБИРАЛИ:

Лыжи. От 990 рублей за неплохие беговые, от 9000 за горные.

Снегоход. Импортный – от 580 000 рублей, отечественный вполовину дешевле.

Собачья упряжка. Прокат – 3 часа от 7000 рублей.

Оленья упряжка. Прокат – 3 часа от 5000 рублей.

Птица-тройка. Прокат – 1 час от 40 000 рублей.

Дорожный просвет в 205 мм позволяет проехать почти везде.

вожаю… Нет, мы кроме шуток. Однако с заправками для нее просто беда, да и одноразовая она, как пластиковый стаканчик для шампанского.

Если сложить все положительные стороны этих видов транспорта, по идее должен получиться отменный вездеход. Но где такой взять? Уазовская «буханка» для Дедушки тесновата – в собольей шубе за рулем не поместишься! У «Патриота» грузовой отсек маловат: мешок с подарками, конечно, войдет, а елка зеленая вряд ли. А больше из отечественного выбрать, кажется, нечего.

Но наморщили лоб и вспомнили – есть такая машина! А производит ее человек с очень подходящей под нашу ситуацию фамилией – Андерссон. Являясь президентом «Группы ГАЗ», господин Бу Андерссон совсем недавно, словно заправский сказочник, умудрился преобразить коммерческую линейку автомобилей ГАЗ. Из нее мы и выбрали для Деда Мороза машину «Соболь» ГАЗ-27527: дизельную, полноприводную, отечественную. По цене 637 тысяч. Машина эта в заводской гамме была и раньше, но теперь она щеголяет множеством импортных комплектующих: от мотора и коробки до вакуумного усилителя тормозов и выхлопной системы.

Все слабые места «Соболя», о которых потребитель слагал страшные истории, подвергли ревизии. Заодно подтянули сварку и окраску, и вот перед нами машина новогоднего, апельсинового цвета. Оптимальный выбор для того, чтобы и в пир, и в мир и Новый год встретить.

ЭТИ САНИ ЕДУТ САМИ

Деда Мороза мы застали на Эльбрусе. Старик, не доверяя фото из космоса и прочим навигаторам, лично рассматривал в подзорную трубу окрестности, намечая пути новогодних маршрутов. Там же он нам и встречу назначил. А шины-то у нас штатные, всесезонка «Быстрица», а лезть надо на высоту 3100 метров! Впрочем, если туда машина по снегу и камням доедет, значит, и в других местах не спасует. Поехали.

Дизелек «Камминс» имеет в своем активе всего 120 сил, но они настойчиво тянут нас в гору. Порадовались

Раздатка предательски начала тихонько подвывать. Г-н Андерссон, будьте сказочником до конца – поменяйте на импортную!

Весьма важное напоминание для тех, кто купит дизельную версию вездехода.

Машина с высокой крышей – можно стоять в полный рост. И багажник грузить по полной.

тому, что дрожь от дизеля хотя и передается на кузов, но не так ощутимо, как могло бы быть. После первых 300 метров пути включили межосевую блокировку и пониженную передачу – дальше пошла не дорога, а козья тропа. Радиус поворота у «Соболя» 6 метров, но мы умудряемся вписываться за один раз в такие повороты, где другим вездеходам требуется два, а то и три захода. Дорожный просвет у машины 205 мм, маленькие валуны пропускаем под собой, большие оттаскиваем с дороги – объехать их совершенно невозможно. Посмотришь вниз – дух перехватывает. А вот у мотора дыхалка пока не сбилась.

Забираемся выше и выше, снега все больше, самое время включить отопитель. А блок-то управления теперь, словно на иномарке. В машине у нас новая панель приборов. Вот уже минут десять карабкаемся на гору, мотор озорно порыкивает, а в «Соболе» можно разговаривать не напрягая связок.

Проехали водопад «Девичья коса» – красота-то какая! Сидим в кабине, словно у домашнего кинотеатра – обзор потрясающий. Пару раз машина

Это у субтильных «паркетников» бардачок размером с пудреницу. В нашем помещается бутылка шампанского!

На правах рекламы

KYB

Our Precision, Your Advantage

Компания КУВ выражает Вам признательность за многолетнее сотрудничество и проявленный интерес к нашей продукции. На сегодняшний день наша компания является крупнейшим мировым производителем амортизаторов и лидирующим поставщиком в России. Таких успехов мы достигли благодаря Вам.

К каждому покупателю мы относимся как к почетному клиенту, ведь именно это является одним из залогов успешного бизнеса. Ваша поддержка является для нас отличным стимулом, чтобы не останавливаться на достигнутом и постоянно развиваться. Сейчас и в дальнейшем Вы можете рассчитывать на качество и надежность продукции КУВ.

Спасибо!

KYB Corporation

www.kyb.ru

Рояль в кустах? Альпинисты из Канады никак не ожидали увидеть на горе «рашн Санта-Клаус энд Снегуоротчка». Да, мы такие, гулять так гулять!

застревает: эх, здесь бы шины позубастей. Сдаем назад – и снова вперед, к Деду Морозу и Снегурочке. Наконец, вот он, волшебный, стоит да нам радостно посохом машет. Здравствуй, сказка!

Здравствуй, Дедушка, здравствуй, внученька. Каждый из нас, пользуясь случаем, норовит первым Снегурочку поцеловать, с наступающим поздравить. Кстати, Дед потом признался: не сомневался он в том, что мы на машине пробьемся. Спасибо за доверие, заодно спасибо технике, которая стоит рядом да пофыркивает дизельком, словно самовар заправский. Путь от Пятигорска до предгорий Эльбруса плюс восхождение на гору – на круг вышло 260 километров с хвостиком. Топлива сожгли менее 9 литров на сотню – неплохо для тяжелой машины. Значит, столитрового бака хватит надолго.

Усаживаем Дедушку в машину, подстраиваем под него рулевую колонку, объясняем, что к чему. Освоился Дед за рулем, кликнул Снегурку да как рванул с места, словно на сказочной птице-тройке. Аж с пробуксовкой. Тест-драйв начался на высоте 3000 метров, едва успевали фотографировать, как они скалы шинами шлифуют.

По итогам прогревочного круга Дед Мороз отметил, что в снежной колее машина идет как по рельсам, в зеркалах словно весь мир отражается, а подрулевые переключатели найти не проблема даже в варежках. Некрашеный передний бампер вездехода тоже пришелся ему по душе. Снегурочке понравились цвет машины, размеры багажника под подарки и обилие подстаканников – есть куда чашку горячего чая пристроить.

Попросили мы, чтобы Дед Мороз и Снегурочка зарулевских детей тоже под Новый год не забыли, поздравили. Передали ключи и документы от автомобиля да сделали несколько кадров на память. Вот и все.

Да, вы спросите, понравился ли Деду Морозу автомобиль? Вот приедет вас поздравлять, расспросите сами. А как выглядит его машина, вы теперь знаете: дизельная, полноприводная, наша. ЗР

Подарок всем читателям от Деда Мороза – вид на Эльбрус.

Благодарим компанию «ТСС Кавказ» за помощь при подготовке материала.

Согласен на любую работу

За полтора года пребывания в нашем парке «Тигуан» намотал 58 000 км. На нем бы еще ездить и ездить, но пришла пора возвращать фирме. О счастливых деньках вспоминает Павел Леонов.

Белоснежный кроссовер колесил по дорогам Москвы и Подмосковья, побывал почти во всех близлежащих областях, неоднократно пересекал границу Астраханской области и посетил северную столицу. Попадались на жизненном пути и участки откровенного бездорожья. Там пригодился пакет Offroad (внедорожный алгоритм работы антиблокировочной системы тормозов, педали газа и автоматической коробки передач, ассистент подъема в гору и спуска с нее) и увеличенный с 18 до 28 градусов угол въезда. Все это наличествует в комплектации Track & Field, которую в 2009 году оценивали в 1 269 180 рублей. В списке опций – биксеноновые фары, датчик дождя и автоматически складываемые зеркала. Тандем дизельного двигателя объемом 2,0 л (140 л.с.) и 6-ступенчатой автоматической коробки передач я считаю лучшим для «паркетника». Высокий кузов, полноприводная трансмиссия (момент на заднюю ось передается автоматически с помощью муфты «Халдекс») и немалая масса увеличивают аппетит, а экономичный дизель облегчает бремя расходов. То, что городская эксплуатация автомобиля с автоматом удобнее, сомнений не вызывает. Но она предпочтительнее и вне дорог, так как гидромеханический агрегат точно дозирует тягу в соответствии с условиями движения – автомобиль скорее встанет, чем закопается.

Внешность особого восторга не вызывает: добротная, органичная, но слишком уж строгая. Напоминает «Туарег» – недаром многие мои знакомые путали малыша со старшим братом. Покупателям это льстит, но по мне лучше бы она была самобытной. Внутри все лаконично, без излишеств. Технократичный интерьер разбавляют, пожалуй, только двухъярусные дефлекторы воздуховодов, обрамленные серыми вставками. Не покидает ощущение, что все это уже встречалось на других моделях концерна. Зато к эргономике не придраться: нажимать, крутить и регулировать очень удобно – тактильные ощущения берут верх над зрительным восприятием.

Многие ругают сиреневую подсветку, которая якобы ухудшает читаемость приборов, но мне она неудобств не доставила. К тому же ее всегда можно приглушить специальным регулятором. Жаль, что бортовой компьютер «Тигуана», собранного у нас, не русифицирован.

Не понравилось автоматическое включение омывателей фар: незамерзайка уходила ведрами. В наших условиях все же лучше, чтобы они приводились в действие отдельной кнопкой.

В МАРАФОНЕ «60 ЧАСОВ «ЗА РУЛЕМ»

Главное событие в жизни «Тигуана» – участие наряду с «КИА-Спортидж» и «Шевроле-Каптива» в нашем первенстве заводской марки. В ходе марафона он прошел 8744 км со средней скоростью 149 км/ч. Напомню: помимо движения по скоростному кольцу полигона, участники провели 12 часов на булыжной и гравийной дорогах. «Тигуан» без технических неисправностей преодолел всю дистанцию (лопнувшее колесо не в счет) и по итогам испытаний занял первое место. Но производителю пожелал бы избавить маршрутный компьютер от мелких сбоев. ЗР, 2009, № 10.

Отличная эргономика, понятное и стабильное поведение на любых покрытиях.

Запас энергоемкости подвески немногим больше, чем у легкового автомобиля.

НА ЗАВОДЕ

«Тигуан», созданный на базе «Гольфа», впервые представили в ноябре 2007 года. Все продающиеся у нас «паркетники» собирают на заводе компании в Калуге (с августа 2008-го). Как только в нашем парке появился этот автомобиль, мы сразу же отправились постигать таинство его появления на свет. Изначально производство было организовано в режиме SKD (крупноузловая сборка). Основные комплектующие – кузов в сборе, силовой агрегат, трансмиссию и прочее – поставляли из Германии в готовом виде, на месте их только состыковывали. Нынче «фольксвагены» собирают по полному циклу, включающему штамповку, сварку, окраску и т. д. Машины имеют российский VIN-код. ЗР, 2009, № 7.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Общие данные	Volkswagen Tiguan
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4457/1809/1686
база	2604
колея спереди/сзади	1570/1571
Объем багажника, л	470/1510
Радиус поворота, м	6,0
Масса снаряжен./полная, кг	1604/2260
Время разгона 0–100 км/ч, с	10,7
Максим. скорость, км/ч	182
Топливо/запас топлива, л	ДТ/64
Расход топлива, л/100 км: загородный/городской/смешанный цикл	6,3/9,7/7,5
Двигатель	
Тип	дизельный
Расположение	спереди поперечно
Конфигурация/число клапанов	P4/16
Рабочий объем, см^3	1968
Степень сжатия	16,5
Мощность, кВт/л.с.	103/140 при 4200 об/мин
Крутящий момент, Н·м	320 при 1750–2500 об/мин
Трансмиссия	
Тип	полноприводная
Коробка передач	A6
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/з.х.	3,95/2,30/1,56/1,16/0,86/0,69/3,42
Главная передача	3,81
Ходовая часть	
Подвеска: спереди/сзади	типа «Мак-Ферсон»/многорычажная
Рулевое управление	реечное с электроусилителем
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые
Размер шин	215/60R16

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

Весовые и геометрические характеристики	
Снаряженная масса, кг	1731
Нагрузка на ось, кг (%): переднюю/заднюю	1014 (59)/717 (41)
Дорожный просвет, мм	175*
Динамические качества	
Разгон, с	Погрешность спидометра 3,4%
Эластичность	
Время разгона, с: 60–100 км/ч (IV)	6,9
80–120 км/ч (V)	9,3
Выбег, м:	
120–50 км/ч	1480
50–0 км/ч	693
Торможение со 100 км/ч:	
тормозной путь, м	42,1
замедление, м/с^2	9,2

**До защиты двигателя.*

ГРУППОВЫЕ ТЕСТЫ

В первом испытании (ЗР, 2008, № 11) собрат с бензиновым 1,4-литровым мотором и 6-ступенчатой механической коробкой передач (комплектация Track & Field, опции) противостоял «Форду-Куга» и «Рено-Колеос» и занял первое место, набрав 8,2 балла.

В двух зимних спецтестах участвовали машины в такой же комплектации, но с дизельными двигателями и 6-ступенчатыми автоматами. И если в первом, который свел «Тигуан» с «Субару-Форестер» и «Пежо-4007», победителя не выявляли, а лишь изучали особенности различных схем полного привода (ЗР, 2009, № 6), то во втором, в соперничестве с «КИА-Спортидж», «Шкодой-Йети» и «Шевроле-Нива», «Фольксваген» занял второе место, уступив по проходимости лишь отечественному автомобилю. ЗР, 2010, № 4.

Удобен для водителя и пассажиров, рациональное багажное отделение, хорошее взаимопонимание двигателя и трансмиссии, отличные управляемость и тормоза, хороший акустический комфорт.

Жесткие подвески, в ручном режиме автомат все время норовит самостоятельно переключиться с первой передачи на вторую, посредственная обзорность через наружные зеркала.

СПЕЦТЕСТ НА ЭКОНОМИЧНОСТЬ

Оценить прожорливость кроссовера решили с помощью традиционного путешествия в Питер и обратно на одном баке. В пробеге мы преодолели 1253 км, не доехав до финиша 81 км. Средний расход солярки составил 5,1 л на 100 км пути – не хватило чуть больше 4 л. Во многом на результат повлияли неправильная тактика на первоначальном этапе эксперимента, пробки и погодные условия. При благоприятном стечении обстоятельств мы вполне могли бы уложиться в расчетные 4,5 л на 100 км – таких показателей я неоднократно добивался в другие дни. ЗР, 2009, № 8.

Багажник по сравнению с грузовыми отсеками многих конкурентов небольшой. Его объем можно увеличить, только если сдвинуть второй ряд и потеснить пассажиров. Сами сиденья раскладываются в соотношении 60:40.

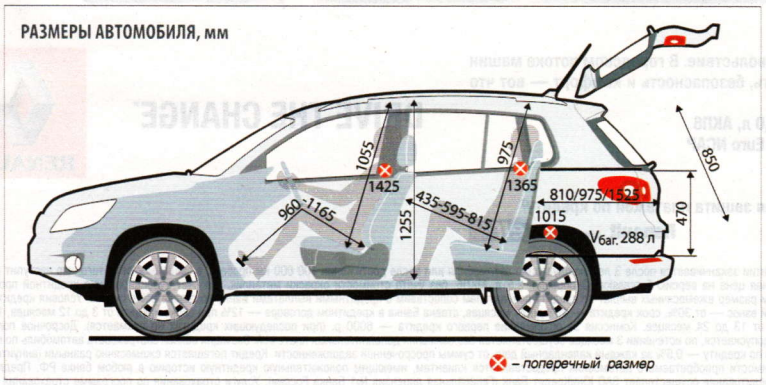
Тяги двигателя достаточно почти во всех режимах, и дозировать ее очень удобно. Надо уйти первым со светофора – пожалуйста, быстро ускориться с 90 км/ч, чтобы обогнать, – тоже не вопрос. Бодрости мотору добавляет и то, что он соответствует менее суровым (по сравнению с бензиновыми собратьями) экологическим нормам Евро III. Работу автомата вообще не ощущаешь, настолько точно и почти незаметно он перебирает передачи. Но больше всего понравился средний расход топлива, который за весь пробег составил 8,4 л/100 км. В городе он возрастал до 10–11 л (если серьезные пробки), зато за его пределами я легко укладывался в 6–6,5 л. А когда приезжал на заправку и видел цену на другие сорта топлива, становилось вдвойне приятно.

«Фольксваген» проектировали для передвижения по различным покры-

Этот фильтр якобы поменяли несколько тысяч километров назад на очередном ТО. Сомневаюсь...

тиям, но, несмотря на свою универсальность, по управляемости он ближе к легковому автомобилю. Плата за это – довольно жесткая подвеска. Неудобство компенсируют шины солидной размерности 215/65R16, но лишь отчасти. Такой компромисс ездовых качеств мне нравится, ведь большую часть жизни «паркетник» проводит на асфальте. Большой клиренс пригодился не только на бездорожье, но и в городе, особенно зимой. Очень практичен неокрашенный пластик, окутывающий пороги и колесные арки, из такого же сделан задний бампер. Он устойчив к царапинам, шрамов на нем не видно. Однажды в корму машины въехала мадам на «Шевроле-Нива» (скорость была небольшая, так как ползли в пробке), и даже следов не осталось.

Поломками «Тигуан» не докучал. Лишь на 26-й тысяче пробега перегорела лампочка дополнительной секции в левой фаре, загорающаяся при повороте. Еще через тысячу приказала долго жить такая же в правой. Ресурс слишком мал – подозреваю какой-то конструктивный просчет. После 30 тысяч в районе задних стоек поселились «сверчки». Самая крупная неприятность – забитый салонный фильтр, который якобы поменяли на очередном ТО, сделав отметку в сервисной книжке. Сомневаюсь, что он пришел в негодность через считаные тысячи километров. Но это уже вопрос не к машине. Она показала себя весьма надежной и неприхотливой. ЗР



РАСХОДЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ VOLKSWAGEN TIGUAN (0–58 000 км, без учета налога и страховки)

Статья расхода	Сумма, руб.
Расходы на содержание (0–58 000 км)	160 119
Из них на топливо (средний расход – 8,4 л/100 км)	93 396
ТО-15 000 км	5917
Зимняя резина	24 544
Сезонный шиномонтаж (2 раза)	5920
Лампы фар	1163
ТО-30 000 км + замена передних колодок	17 203
Щетки стеклоочистителя	933
ТО-45 000 км + замена задних колодок	11 043
Стоимость 1 км пробега	2,76

ЗИМОЙ

Особое любопытство вызывала зимняя эксплуатация автомобиля, учитывая, каким топливом он питается. Но никаких сюрпризов «Тигуан» и здесь не преподнес: уверенно заводился даже при –35 °С, быстро прогревал салон. В спецтесте с «КИА-Спортидж», «Шкодой-Йети» и «Шевроле-Нива» по оценке эффективности отопления и вентиляции «Фольксваген» уверенно занял первое место – во многом благодаря наличию автономного подогревателя системы отопления, который автоматически включается при прогреве двигателя. Заданные 29 °С получили уже через полчаса после начала испытаний. ЗР, 2010, № 4.

ЛЕТОМ

В спецтесте «Жара» немецкий автомобиль боролся с хорошо известными соперниками по марафону «60 часов «За рулем» и заслужил следующие оценки в различных номинациях: «Дальняя дорога» – первое место, «Климат» (работа системы кондиционирования) – второе место, «Проходимость» (в песке) – первое место, «Взять на борт» (размеры багажника и удобство пользования) – третье место. Общий итог – первое место. ЗР, 2010, № 9.

НАШ «ФОЛЬКСВАГЕН»: ВРЕМЯ И СОБЫТИЯ

Вехи	Пробег, км	События
2009, апрель	105	получение
2009, май	1800	поездка на завод
2009, июнь	3900	спецтест на экономичность
2009, август	10 100	марафон «60 часов «За рулем»
2009, август	15 000	плановое ТО
2009, декабрь	27 100	замена ламп дополнительных секций в левой и правой фарах
2010, январь	30 000	плановое ТО
2010, февраль	32 300	зимний спецтест, испытание холодом
2010, июль	43 800	летний пробег, испытания жарой
2010, июль	45 000	плановое ТО
2010, октябрь	58 000	окончание испытаний

Шестисотый

О настоящей автолегенде современной России рассказывает Максим Приходько. Фото Александра Кульнева.

Трудно было лет пятнадцать назад представить более пафосное авто, чем это, ставшее визитной карточкой двухцветной эпохи: черный для автомобиля, малиновый для одежды. «Мерседес-Бенц 600» в кузове W 140 – герой многочисленных анекдотов о «новых русских», завсегдатай криминальной хроники и верный спутник шоубизнеса. Пережив бурное прошлое, роскошный автомобиль переместился в тихое настоящее, облюбовав на вторичном рынке нишу «для тех, кто понимает». Его не выпускают вот уже 11 лет, но словосочетание «настоящий мерин» по-прежнему не о лошадях. Итак, передо мной знаменитый «шестисотый» (он же «рупь сорок», «кабан», «чемодан», «слон») 1997 года выпуска. Стоимость – 647 тысяч рублей.

Хроника дня: сегодня в 600-й «Мерседес» врезался 600-й «Запорожец»

Учитывая бурное прошлое модели, особо тщательно изучаем всю документацию. Вообще, предпочтительнее приобретать такой «Мерседес» через крупные магазины автомобильного секонд-хэнда – в их штате обязательно есть криминалист. Нам беспокоиться не о чем: судя по документам, этот «мерин» своего первого владельца обрел в России. Официальная дилерская поставка – солидная гарантия юридической чистоты. Об этом же косвенно свидетельствует нанесенная на борта аэрография – «паленые» экземпляры особыми приметами не украшали. Кстати, такие художества на машине представительского класса – явление редкое. К году Тигра рисунок не имеет никакого отношения, просто один из бывших владельцев принадлежит к знаменитой цирковой династии дрессировщиков. Не исключено, что изображение маскирует следы кузовного ремонта – судя по показаниям магнитного толщиномера, машину неоднократно подкрашивали, а капот красили целиком. В принципе, это нормально: вряд ли 13-летний лимузин за долгую столичную жизнь не входил в тесный контакт с окружающим миром. Столь же наивно полагать,

Вот она, классика жанра, скопированная впоследствии «японцами», «корейцами» и «китайцами» – куда без них.

Двойное остекление здесь в стандарте. В следующем поколении S-класса его сделали дорогой опцией.

Российской соли вполне по зубам даже дорогие и престижные автомобили.

Знаменитые двойные уплотнители дверных проемов гасят любой шум.

что заявленный пробег в 150 тысяч соответствует истине.

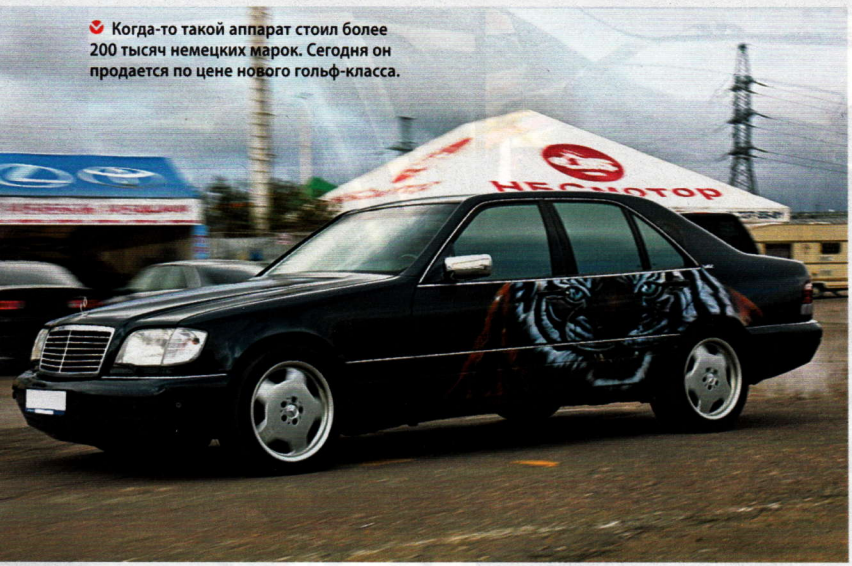
Внешне машина выглядит вполне прилично (не считая чуть провисших дверей) – умели раньше делать хорошие вещи. Из того, что надо заменить сразу, – откровенно ржавеющее левое переднее крыло и затертое ветровое стекло. Крыло обойдется в 3300 рэ, стекло можно найти и за 8 тысяч рублей (простенькое, без обогрева), и оригинальное, за 40 тысяч. В салоне пока полный порядок: все электроприводы работают, штатный приемник ловит эфир, а кожа хотя и потеряла лоск, но еще сопротивляется времени. Следуя «новорусской» моде тех лет, машину сильно тонировали. Воспринимаем это как неизбежность: найти нетонированый «шестисотый» такого возраста просто нереально. Автомобиль, кстати, не рядовой, а от тюнинговой конторы AMG. Одни нарядные колесные диски чего стоят! Правда, шины уже просятся на пенсию. В целом же, если отойти от машины на пятьдесят шагов, «мерин» еще хоть куда.

Новый русский пригнал свой «шестисотый» в сервис. После осмотра машины ему говорят: «У вас короткое замыкание». – «Какие проблемы, удлиняй!»

О запчастях можно не беспокоиться: в продаже есть все. Однако обслуживание такого автомобиля у официалов сродни подвигу, ведь нормочас тянет в среднем на 3400 рублей (за эти деньги можно приобрести неоригинальную фару). Решитесь стать обладателем раритета – поищите толковую специализированную станцию. Правда, и там цены кусаются: замена свечей, к примеру, обойдется в 7 тысяч рублей, да и сам комплект стоит столько же. Замена воздушных фильтров двигателя (их здесь два, по 900 рэ каждый) тоже не задаром, да плюс салонный, пылеулавливающий, за тысячу. Но это еще цветочки. Перетряхнуть знаменитую заднюю пневматическую подвеску этого «мерина» (компрессор и два пневмоамортизатора) обойдется в 35–45 тысяч. Повторюсь, это по ценам неофициалов, у дилера каждый такой амортизатор стоит 40 тысяч. Да что высокотехнологичные запчасти – голый бампер потянет на 11718 рублей. Но настоящий «гейм овер» случится, когда вам придет квитанция на уплату транспортного налога – 59100 рублей! Да, и не забудьте про новый комплект шин: абы какие на S-класс, пусть и подержанный, не поставишь: засмеют. Значит, ко всем расходам надо добавить еще тысяч тридцать. Словом, всюду траты. Именно этим отчасти объясняется сравнительно доступная цена на подобные автомобили. После таких калькуляций я с некоторой опаской попросился за руль в пробную поездку.

«Папа, я мечтаю купить 600-й «мерс». – «Ну, какие твои годы, намечтаешься еще!»

Все-таки машина сделана на совесть. Ощущаешь это хоть за рулем авто,



Когда-то такой аппарат стоил более 200 тысяч немецких марок. Сегодня он продается по цене нового гольф-класса.

СТОИМОСТЬ НЕКОТОРЫХ ЗАПЧАСТЕЙ ДЛЯ «МЕРСЕДЕС-БЕНЦА» S-КЛАССА (в столичном регионе)

Деталь	Цена, руб.
Фара	3400–4530
Свеча зажигания	653
Крыло переднее	3300
Компрессор пневмоподвески	15 000–16 000
Ветровое стекло	8000–40 000
Пневмоамортизатор задний	11 000–28 000
Бампер передний	11 718

Прозрачная оптика и шильдик *S 600* свидетельствуют, что перед вами рестайлинговый «мерин», а не плод самопального тюнинга.

хоть сидя на заднем диване. Шикарная кожа, масса электроприводов, королевская шумоизоляция салона (двойные стекла дверей!), могучий двигатель – достоинства можно перечислять бесконечно. А легендарные дверные «присоски»? А кнопки настройки кресла, повторяющие его силуэт? И вообще, темно-синий «мерин» словно говорил мне: «Смотри, какой я эсклассный!» – мол, старый конь борозды не испортит. Однако даже после короткой поездки и уверений продавца в том, что он вложил в машину всю свою душу и 250 тысяч рублей, я от покупки отказался. К заявленной цене авто мысленно прибавил расходы на новые шины, замену ветрового стекла, ревизию подвески, ремонт крыла, смену масел и фильтров плюс общую химчистку салона. Весь набор – минимум 100 тысяч. А еще оформить страховку, оплатить госпошлину за постановку на учет… На круг вышло 870 тысяч рублей по самым скромным подсчетам. Нет, даже изрядно уцененный имидж все же обходится слишком дорого. Да и охранник, стерегущий «штатное» парковочное место возле офиса, мне, увы, не по карману. Сдается, время этой машины безвозвратно ушло вместе с байками о ее былых владельцах. Как говорил один персонаж, «я два раза на один анекдот не улыбаюсь». **ЗР**

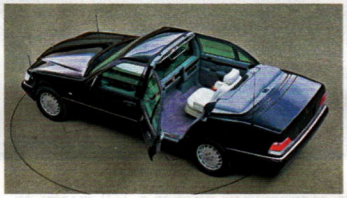
Редакция благодарит автомаркет «Формула 91» за помощь в подготовке материала.

СЛАВНОЕ ДЕСЯТИЛЕТИЕ

Mercedes-Benz S-Klasse серии W 140 производили с 1991 по 1999 год. Изначально было доступно восемь вариантов (две базы и четыре двигателя). Флагман модели оснащали специально разработанным 12-цилиндровым 6-литровым двигателем M120 мощностью 394 л.с. Именно модели 600SE и 600SEL дали автомобилю неофициальное прозвище «шестисотый». Самый скромный мотор имел объем 2,8 л. В 1994 году машина пережила легкий рестайлинг, в гамме моторов появились дизели объемом 3,5 л. Тогда же модернизировали самые мощные бензиновые моторы M119 и M120. На базе автомобиля выпускали купе.

В 1995 году с благословения головного предприятия покупателям предложили эксклюзивную модификацию – универсал T-Modell, разработанный сторонней фирмой Binz.

Для Папы Римского было изготовлено оригинальное ландоле на базе «шестисотого».



Тюнинговые фирмы в США переделывали «мерина» в пикап.

Примечательно, что в Европе модель воспринималась не столь уж престижной – там машина нередко служила в такси.

С 1991 по 1999 год выпущено 402 тысячи экземпляров всех модификаций S-класса со 140-м кузовом.

Русский стандарт

Мы уже ездили на этом авто, но знакомство в Японии обошлось без вылазок на бездорожье. Поэтому Павел Леонов с большим нетерпением ждал появления ASX в России. Фото автора.

В ходе теста удалось опробовать кроссоверы с самым слабым (1,6 л, 117 л.с.) и самым мощным (2,0 л, 150 л.с.) двигателями. Но особой разницы в динамике я не почувствовал. Позже догадки подтвердились цифрами: топовый автомобиль тяжелее на целых 155 кг, поэтому разница в разгоне до 100 км/ч у них всего 0,5 с (в пользу 1,6-литрового). Самый мощный мотор переваривает 92-й, остальные требуют 95-го. Множественное число не случайно: в Россию поставляют также кроссоверы с 1,8-литровым 140-сильным мотором. Эта версия не продается в других странах – недаром наш рынок для компании приоритетный. Европейцам доступен и дизель (1,8 л, 150 л.с.). У нас он если и появится, то не раньше следующего года. Двигатель 1,6 работает в паре только с 5-ступенчатой механикой, два других – исключительно с вариатором, который еще далек от совершенства. При езде складывается ощущение, что чуть ли не половина ньютон-метров вязнет где-то в его недрах. С механикой ездить куда приятней, только сам рычаг коробки показался чрезмерно длинным. Представители компании заверили: такой только на автомобилях из первых партий, на последующих его уже укоротили.

Полный привод положен лишь самой мощной модификации, у всех остальных момент передается на переднюю ось.

Подвеска мягкая, комфортная и очень энергоемкая. Пробить ее удалось лишь единожды – когда коллега не заметил внушительных размеров яму и заехал в нее на «зажатых» тормозах. Остальные неровности ходовая сглаживала без особых проблем.

Дань внедорожным способностям – внушительный клиренс (195 мм), некрашеные пороги и нижние части бамперов, неплохие показатели геометрической проходимости. Проверить, на что способен ASX за пределами асфальта, я отправился в карьер с искусственными препятствиями. Так как кроссовер делит платформу с «Аутлендером XL», обладает такой же колесной базой и электронной трехрежимной системой полного привода, их повадки и возможности на бездорожье сопоставимы. Только у новичка за счет более коротких свесов увеличены углы въезда и выезда, да и легче он, что обеспечивает некоторое преимущество над старшим братом. В итоге все песчаные редуты были взяты без проблем.

Не по зубам «паркетнику» оказалось только диагональное вывешива-

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Mitsubishi ASX (версии для России)		
	1,6	1,8	2,0
Общие данные			
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4295/1770/1625		
база	2670		
колея спереди/сзади	1525/1525		
Объем багажника, л	415		
Снаряженная масса, кг	1300	1390	1455
Полная масса, кг	1870	1970	
Время разгона 0–100 км/ч, с	11,4	13,1	11,9
Макс. скорость, км/ч	183	186	188
Топливо/запас топлива, л	A95/54		A92/54
Расход топлива, л/100 км: смешанный цикл	6,1	7,6	8,1
Двигатель			
Расположение	спереди поперечно		
Конфигурация	P4		
Рабочий объем, см³	1590	1798	1998
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	86/117 6100	103/140 6000	110/150 6000
Крутящий момент, Н·м при об/мин	154 4000	177 4200	197 4200
Трансмиссия			
Тип	переднеприводная		полноприводная
Коробка передач	M5	вариатор	
Ходовая часть			
Подвеска: спереди/сзади	типа «Мак-Ферсон»/многорычажная		
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые		
Шины	215/65R16		215/60R17

ние – в электронной начинке такая ситуация не прописана.

Покупателям предлагают девять различных фиксированных комплектаций. Уже в базовом исполнении они обнаружат ABS, EBD, фронтальные подушки безопасности, кондиционер, электропакет, иммобилайзер, регулируемую по высоте и вылету рулевую колонку и т. д. Версии с 1,8-литровым мотором дополнительно оснащают системами курсовой устойчивости (ASC), противобуксовочной (TCL) и помощи при троганье на подъеме (Hill Start Assist), боковыми и коленной подушкой водителя плюс шторками безопасности (не во всех комплектациях). А топовая щеголяет ксеноновыми фарами, кожаным салоном, климат-контролем, премиумной аудиосистемой с сабвуфером, навигацией, панорамной крышей, камерой заднего вида, системой доступа без ключа.

Все машины специально адаптированы к нашим реалиям: установлен аккумулятор большей емкости, блок управления двигателем настроен на холодный пуск, залит низкотемпературный антифриз, увеличен клиренс. В ноги задних пассажиров подведены дополнительные воздуховоды, передние сиденья оборудованы подогревом, а под полом багажника лежит полноразмерная запаска. Нынче за самую доступную модификацию просят 729 000 рублей, а за самую навороченную – 1 279 000 рублей. **ЗР**

Головная оптика кроссовера выполнена в общей с другими моделями стилистике.

Багажный отсек готов поглотить 415 л поклажи; он станет намного вместительнее, если сложить полностью или по частям (40:60) спинку заднего дивана. Справа виден сабвуфер музыкальной системы Rockford Fosgate с восемью динамиками.

Полноразмерная запаска – только автомобилям российского рынка. Ради нее пришлось пожертвовать частью объема багажника, но это разумная плата.

При диагональном вывешивании ASX беспомощно крутит повисшими в воздухе колесами.

Mitsubishi ASX оказался неплох на легком бездорожье. Правда, лишь в самой дорогой полноприводной версии.

Дорогая передача

При определении затрат на регламентное обслуживание придерживаемся следующих условий: плановые работы для автомобилей в минимальных комплектациях выполняют на официальных СТО марки в соответствии с требованиями завода-изготовителя. Запчасти и расходные материалы – оригинальные. Детали, подверженные естественному износу, в смете затрат не фигурируют.

Несмотря на невысокую стоимость запчастей и расходных материалов, вседорожник «Тойота-Ленд Крузер Прадо» по затратам превзошел остальные машины в нашем тесте. Причиной тому чрезвычайно малый по нынешним меркам межсервисный интервал. Объемы обслуживания среднестатистические. Так, в ходе первых трех посещений заменят масло, масляный и салонный фильтры, проведут необходимые диагностические работы. На четвертом, помимо прочего, поменяют свечи, воздушный фильтр и тормозную жидкость, на восьмом (самое дорогое ТО) список работ дополнит замена масла в переднем и заднем редукторах. Ажиотажа в сервисах не наблюдается – если повезет, примут уже на следующий день. На ТО уйдет от 2,5 до 5 часов. В России открыто более 100 фирменных центров.

Содержание «Мицубиси-Паджеро Спорт» обходится ненамного дешевле – очень высока стоимость нормочаса. Прочие цены приемлемые. Первое и пятое обслуживания самые простые. Здесь все сводится к замене масла, масляного и салонного фильтров. На втором ТО к основному списку добавляется замена тормозной жидкости и воздушного фильтра, на четвертом – свечей зажигания и антифриза. Самое трудоемкое и дорогое – шестое ТО: заменят ремень ГРМ, масло в КП, раздатке, переднем и заднем редукторах. Время, отведенное на работы, колеблется от 3 до 8 (ТО-6) часов. Дилерские центры «Мицубиси» находятся в восьми десятках городов нашей Родины.

Попаданием в золотую середину «Ниссан-Мурано» обязан сбалансированным ценам на работу и запчасти. На первом ТО заменят масло и масляный фильтр, на втором – воздушный и салонный фильтры, свечи зажигания и тормозную жидкость. На четвертом добавится замена масла в заднем редукторе и раздатке. При шестом посещении сделают то же самое, что и при втором, а еще заменят масло в КП (вариатор) и антифриз. О визите лучше предупредить дилера заранее, за пару дней. На регламентные работы отводят от 3 до 6 часов. Фирменные центры расположены более чем в 50 городах РФ.

TOYOTA LAND CRUISER PRADO 4,0

ТО-1 (10 000 км)	9100 руб.
ТО-2 (20 000 км)	11 950 руб.
ТО-3 (30 000 км)	9300 руб.
ТО-4 (40 000 км)	24 600 руб.
ТО-5 (50 000 км)	9850 руб.
ТО-6 (60 000 км)	12 970 руб.
ТО-7 (70 000 км)	9300 руб.
ТО-8 (80 000 км)	26 935 руб.
ТО-9 (90 000 км)	10 100 руб.
ИТОГО	**124 105 руб.**

MITSUBISHI PAJERO SPORT 3,0

ТО-1 (15 000 км)	8000 руб.
ТО-2 (30 000 км)	22 000 руб.
ТО-3 (45 000 км)	12200 руб.
ТО-4 (60 000 км)	33 000 руб.
ТО-5 (75 000 км)	8000 руб.
ТО-6 (90 000 км)	35 000 руб.
ИТОГО	**118 200 руб.**

NISSAN MURANO 3,5

ТО-1 (15 000 км)	7337 руб.
ТО-2 (30 000 км)	24 000 руб.
ТО-3 (45 000 км)	10 800 руб.
ТО-4 (60 000 км)	26 305 руб.
ТО-5 (75 000 км)	10 300 руб.
ТО-6 (90 000 км)	29 200 руб.
ИТОГО	**107 942 руб.**

Наличие дополнительных механизмов, способствующих преодолению бездорожья, приводит к удорожанию обслуживания, убедился Игорь Теременко.

По нашему мнению, победить в тесте «Мазде CX-7» помешали слегка завышенные (на фоне одноклассников) расценки на проведение работ. На втором и четвертом ТО, помимо масла и масляного фильтра, специалисты заменят фильтр кондиционера, тормозную жидкость и проведут комплекс диагностических работ. На третьем – обновят масло в заднем редукторе и раздатке. Шестое ТО дополняет второе заменой масла в КП. Уведомить дилера о своем посещении лучше за два-три дня. Работы по обслуживанию займут от 2,5 до 5 часов. Дилерские центры компании прописаны в 40 городах России.

«КИА-Соренто» – призер теста. Успех модели объясняется разумным межсервисным интервалом и умеренными ценами. На первом и пятом ТО заменят масло, одноименный фильтр и проведут необходимые диагностические работы. На втором поменяют свечи, воздушный фильтр и тормозную жидкость, на четвертом в перечне работ появится строчка о замене топливного фильтра. На шестом, помимо прочего, обновят антифриз. Пригласить на ТО, занимающее от 3 до 5 часов, могут уже на следующий день. Дилерские станции действуют более чем в 80 городах. **ЗР**

КАК ОПРЕДЕЛЯЛИ СТОИМОСТЬ ТО

Цену технического обслуживания определяем по данным профильных дилерских центров: выяснив стоимость мероприятия на нескольких станциях, выводим среднее арифметическое значение для каждого ТО. Просуммировав результаты по модели, получаем общую сумму затрат до пробега в 100 000 км. Соблюдая принципы равенства условий, в этом обзоре мы представили автомобили с бензиновыми двигателями, хотя продаются и дизельные модификации.

MAZDA CX-7 2,3

ТО-1 (15 000 км)	9600 руб.
ТО-2 (30 000 км)	11 900 руб.
ТО-3 (45 000 км)	12 650 руб.
ТО-4 (60 000 км)	13 133 руб.
ТО-5 (75 000 км)	13 900 руб.
ТО-6 (90 000 км)	14 700 руб.
ИТОГО	**75 883 руб.**

KIA SORENTO 2,4

ТО-1 (15 000 км)	8000 руб.
ТО-2 (30 000 км)	11 500 руб.
ТО-3 (45 000 км)	10 620 руб.
ТО-4 (60 000 км)	16 350 руб.
ТО-5 (75 000 км)	7960 руб.
ТО-6 (90 000 км)	14 200 руб.
ИТОГО	**68 630 руб.**

На правах рекламы

Представительство MVI в России:
+7 495 6235340; +7 495 6235773
http://www.sm-original-germany.com
http://www.ihr-automotive.ru
По вопросам организации регионального представительства обращаться:
+7 926 1094505

реклама

Каждый человек мечтает купить автомобиль. Каждый купивший автомобиль мечтает его продать.

Из фильма «Берегись автомобиля»

Правила торговли

Продать машину не так просто, как кажется на первый взгляд. Некоторыми тонкостями процесса делится Игорь Теременко.

Избавиться от автомобиля можно двумя способами. Первый и самый легкий – поручить продажу сторонним лицам. Скажем, автосалону. Его спецы будут за вас давать рекламу, искать клиента и расхваливать товар. Не терпится – воспользуйтесь услугой срочного выкупа. Такой вариант еще больше сэкономит время, но не деньги – задаром акулы этого бизнеса не работают, в активе окажется лишь бонус за срочность. Если не горит, беритесь за дело сами. Этот путь тернист, но шансов продать машину по реальной цене гораздо больше. Здесь главное правило простое: никогда не продавать свое авто знакомым или родственникам. Впоследствии отношения с ними могут испортиться навсегда, ведь даже небольшая поломка способна вызвать множество претензий и обид, после которых ваш начальник-тиран покажется роднее брата собственной жены. Еще одна засада – продавать машину на авторынке лично. Повстречать клиента в первый же день вряд ли получится, а просидеть на площадке весь отпуск – занятие для флегматиков. Мой совет: воспользуйтесь Интернетом.

1-й ШАГ: АКЦЕНТ НА ДОСТОИНСТВА

Объявление лучше всего размещать на популярных автомобильных интернет-порталах. Прежде чем приступить к делу, узнайте, сколько просят за автомобиль, аналогичный вашему, другие продавцы – справки нетрудно навести на специализированных сайтах. Я посоветовал бы назначить цену чуть ниже максимальной. Заполнив стандартную форму, обязательно добавьте собственные комментарии, которые помогут выделить объявление в череде подобных. Не скупитесь на описание достоинств своего авто! Стандартного «сел-поехал» уже не хватает, чтобы полностью раскрыть все плюсы машины. Если таковых немного, напирайте на судьбу-злодейку, которая разлучает вас с таким замечательным автомобилем, скажем, в связи со срочным отъездом в Бразилию для переучета поголовья тамошних диких обезьян. О недостатках аппарата упомяните вскользь – при осмотре покупатель и сам их отыщет. В крайнем случае напишите, что для своих лет и техсостояния машина выглядит на все 97%! Обязательно снабдите объявление о продаже фотографиями. Для этого сделайте снимки чистой машины при дневном освещении в разных ракурсах. Постарайтесь крупно запечатлеть показания одометра. Только в таком виде реклама привлечет достаточно обширную аудиторию. Параллельно с виртуальными хлопотами не забывайте о реальных. Соберите в папку сервисную книжку машины, все инструкции, запасной комплект ключей зажигания. По правилам хорошего тона следует положить в багажник авто упакованную сезонную резину. Такой подход повысит ваш рейтинг – с аккуратным хозяином приятно иметь дело.

ИЗ ЖИЗНИ ПОКУПАЮЩИХ

По данным агентства Smartus, самые ликвидные на вторичном рынке – «японцы»: 30,7%. Вторую строчку делят российские и немецкие бренды, на них приходится по 18,6% рынка. Третье место занимают автомобили под брендами США, – 10,8%. С незначительным отставанием идут корейские марки – 9,9%. Замыкают список самых ликвидных авто «французы» – 5,2%. В аутсайдерах продукция из Китая (всего 0,7%), итальянские авто (1%), а также автомобили шведских и английских марок (по 1,5%).

2-й ШАГ: ПЕРЕКУПЩИКОВ ПРОСЯТ НЕ БЕСПОКОИТЬСЯ

И вот контакт с потенциальным покупателем налажен – впереди смотрины авто. Время, как правило, назначает клиент, а выбор места всегда за продавцом. Не старайтесь прокатить клиента «на все деньги». Рассказ о славном прошлом авто в момент исполнения управляемого заноса не доставит радости покупателю. Спокойно и размеренно покатайте его на машине, демонстрируя общую работоспособность всех бортовых систем. Просьбу дать прокатиться за рулем смело отвергайте. Сами-то вы гонщик-раллист в пятом поколении, а вот как водит машину возможный обладатель – это большой вопрос. Да и угонщиков наша милиция еще не всех переловила.

Если машина приглянулась, противная сторона может потребовать углубленной диагностики в автосервисе. Не отказывайтесь – заплатит тот, кто заказывает музыку. Даже если результат профессионального осмотра не удовлетворит потребителя, вам, хозяину, такая информация пригодится.

Два слова о перекупщиках. Отличить эту назойливую публику от обычных покупателей проще простого. Если клиент еще на стадии телефонных переговоров сразу пытается сбить цену за автомобиль на 30–40%, знайте – это «перекуп». Еще один тревожный звоночек – попытка оформить сделку непременно по доверенности. Как только услышите, будто машина покупается для иногороднего братасвата, шлите такого хитрована подальше.

Если в течение трех-четырех недель по каким-либо причинам (мало звонков, реальных осмотров, слабый интерес) реализовать машину не удастся, снижайте цену, но не абы как – примерно на 3–5%. Отмечу, что тяжелее всего автомобили продаются начиная со второй половины декабря и до конца января. В новогодние праздники многим не до покупок, а грядущий год сразу состарит товар.

3-й ШАГ: ОТ УГОВОРА – К ДОГОВОРУ

Завершать сделку следует оформлением договора купли-продажи в ближайшем комиссионном автомагазине. Договор можно составить в простой письменной форме без участия комиссионки – закон этого не запрещает, однако к таким бумагам гаишники в некоторых регионах относятся очень настороженно. В договоре непременно должна быть фраза: «Продавец получил деньги полностью». Если остановились на традиционном варианте, присутствие покупателя даже не обязательно, достаточно взять копию его паспорта и залог (обычно от 3 до 5 тысяч рублей). Продав машину, не забудьте оставить себе копию договора (лучше подготовить три оригинальных экземпляра – себе, продавцу и в ГАИ): она потребуется для налоговой инспекции (см. Юридическую справку). ПТС обменивать на деньги лучше всего в банке, заодно проверите подлинность денежных купюр. Для большего спокойствия сразу положите вырученные от продажи средства на банковский счет – в наше время носить при себе сотни тысяч наличными весьма рискованно. **ЗР**

ЮРИДИЧЕСКАЯ СПРАВКА

При продаже принадлежащего вам на праве собственности имущества, в данном случае автомобиля, вы получаете доход, который облагается 13-процентным налогом. Однако при подаче налоговой декларации можно получить имущественный вычет. О нем говорится в статье 220 Налогового кодекса. Если автомобиль до продажи находился у вас в собственности три года или более (надо предъявить документы, подтверждающие это), имущественный вычет будет равен его продажной стоимости. Если же менее трех лет, размер имущественного вычета не превышает 250 000 рублей.

На правах рекламы

СВЕЧИ ЗАЖИГАНИЯ
HOLA
Всегда на ходу!

Спрашивайте свечи зажигания HOLA в магазинах вашего города

Зазор между электродами свечей зажигания HOLA оптимален для образования качественной мощной искры и эффективного воспламенения смеси;

Керамический изолятор с четырьмя канавками препятствует шунтированию тока;

Электроды из иридия и платины обеспечивают длительный срок работы свечей зажигания HOLA;

Уверенный запуск двигателя при отрицательных температурах.

Реклама. Товар сертифицирован.

Подробная информация по тел. +7 (495) 74-161-74
www.hola-auto.ru

Дела кузовные

Нередко новый автомобиль выбирают, руководствуясь тезисами типа «последний писк», «круче соседского» или просто «понравился». Евгений Борисенков опробовал более рациональный подход.

Цель нашей новой рубрики – разложить весь автомобиль по полочкам и для каждой его части объяснить потенциальному покупателю, «зачем, как, почему и сколько стоит». Надеемся, такой обзор поможет вам собрать свой идеальный автомобиль. А начнем мы с самого большого и самого видного элемента – кузова.

УНИВЕРСАЛ

Большая вместимость и грузоподъемность.

Более жесткая подвеска, относительно высокая стоимость.

Основное достоинство универсала – внушительный грузовой отсек. Обычно он подразумевает усиленные пружины подвески, складывающийся задний диван и внушительных размеров пятую дверь. Солидный проем позволяет без труда загрузить внутрь даже шкаф, однако в повседневной жизни манипулировать массивной створкой несколько утомительно – недаром в моду вошло открывающееся окно в двери багажника, через которое удобно класть мелкие покупки. Да и тепла зимой в такую форточку улетит куда меньше. На некоторых моделях в подполе прячется третий ряд сидений; такая семиместная легковушка – незаменимое подспорье для многодетной семьи. К плюсам стоит отнести также ровную крышу, облегчающую посадку и оставляющую задним седокам больше пространства над головой. Самые существенные недостатки универсала – вечно грязное заднее стекло, отсутствующие здесь достоинства седана… и относительно высокая стоимость. Прибавка в цене по сравнению с трехобъемным кузовом составляет в среднем 15–20%.

Универсал – мечта путешественников, дачников и мелких предпринимателей. Автовладельцев в этом перечне – почти каждый десятый.

На правах рекламы

Более 12 000 гарантированных призов

Continent TRACK SHOW*

Стань участником призового заезда

* Акция Авторалли

на правах рекламы

СТАРТ

Зарегистрируй код одним из трех способов:

- на сайте www.continent-free.ru;
- пришли sms* с кодом на номер 2420;
- пришли купоны по адресу: 344000, г. Ростов-на-Дону, пр. Соколова, 63, а/я 8060.

Каждый месяц телефон и GPS – навигатор

Гран-при – 3 автомобиля Mitsubishi Lancer X

Акция проводится с 01.09.2010 по 01.02.2010 года для лиц старше 18 лет, на территории РФ. Информация об организаторе, правилах проведения акции – на сайте www.continent-free.ru.

*Средняя стоимость sms – 1,70 руб. с НДС.

МИНЗДРАВСОЦРАЗВИТИЯ РОССИИ ПРЕДУПРЕЖДАЕТ

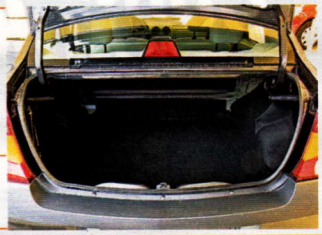
КУРЕНИЕ ВРЕДИТ ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ

СЕДАН

Бытует мнение, будто наше население отдает предпочтение автомобилям именно этого типа. Действительно, разделение грузового и обитаемого отсеков имеет массу преимуществ. Так, пассажирам не придется вдыхать терпкий аромат только что купленного в дорогу чемодана, а климатической установке – тратить силы и время на создание благоприятного микроклимата для перевозимого в багажнике скарба. На эти машины устанавливают, как правило, более мягкую заднюю подвеску: возить-то предстоит отнюдь не дрова. Кроме того, солидный хвост неплохо защищает седоков при попутных столкновениях. Есть и еще одна серьезная выгода – финансовая. Ведь обычно именно в таком варианте продавцы предлагают самую дешевую машину семейства.

+ Высокая пассивная безопасность при попутных столкновениях, багажник отделен от салона.

– Ограниченные грузовые возможности.



По статистике, самым подходящим на все случаи жизни едва не половина российских автомобилистов признает трехобъемный кузов.

ХЭТЧБЕК

Хэтчбек – плод разумного компромисса, но середина эта вовсе не золотая. Холодильник сюда, допустим, войдет, а вот дверь из-за сильно наклоненного стекла может и не закрыться. Сокращает багажный объем и уменьшенный задний свес. Ограничив таким образом грузоподъемность, создатели сохранили хэтчбеку пассажирскую плавность хода. А заодно сделали машину более компактной, что добавило ей популярности среди жителей больших городов. Стоимость промежуточного варианта соответствует положению – хэтчбеки, как правило, дороже седанов и дешевле универсалов. Разумеется, в сопоставимых комплектациях.

+ Удобство погрузки через большую пятую дверь, меньшие габариты.

– Ограниченный объем багажника.

Несмотря на весомые достоинства, хэтчбек востребован лишь четвертью отечественных покупателей.

Лимузины, купе, кабриолеты, пикапы и прочую спецтехнику мы здесь не рассматриваем – ее покупатели точно знают, чего хотят.

К сожалению, не всякую модель можно приобрести в желанном кузове. Полным ассортиментом может похвастаться семейство «Приора» (седан стоит 256 490–373 279, хэтчбек – 293 193–376 489, универсал – 320 600–381 839 руб.) – лидер продаж в первом полугодии 2010 года. «Лада-Калина», занимающая в этом рейтинге четвертое место, также предлагает весь набор, причем седан и хэтчбек стоят одинаково – от 256 490 до 333 198 руб., универсал же – от 261 254 до 337 963 руб. Что касается «Форда-Фокус» (пятое место по продажам), модификацию хэтчбек почему-то предлагают дешевле седана: 449 000–683 400 против 459 000–698 400 руб. Универсал и здесь вне конкуренции: 542 100–715 400 руб. Расположившийся на шестом месте «Рено-Логан», производимый у нас лишь с кузовом седан (319 000–429 000 руб.), лишь недавно обзавелся родственной моделью-хэтчбеком «Сандеро» (329 000–439 000 руб.). Обещанный поклонникам марки универсал все еще в проекте. Еще один любимец отечественных покупателей – «КИА-Сид», оккупировавший 13-ю строку рейтинга, наоборот, готов предложить им только хэтчбек (525 900–725 900 руб.) и универсал (645 900–765 900 руб.). Необычное решение нашла компания «Шкода», чья модель «Суперб» (879 000–1 449 000 руб.) сочетает в себе достоинства седана и хэтчбека. Универсал же предлагают как самостоятельную модель (1 289 000 руб.). ЗР

Цена популярности

Новый немецкий автомобиль, рожденный в России, и «японца» со вторичного рынка свели в споре за покупателя популярность и одинаковая цена. Достоинства и недостатки каждого взялся оценить Максим Гомянин. Фото Константина Якубова и Георгия Садкова.

Поклонников «Фольксваген-Поло Седан» набирает быстро. Машина, специально созданная для россиян, сполна наделена фирменными фольксвагеновскими чертами. Здесь и качество сборки, и хороший салон, и четкое рулевое управление. К тому же это не «овощ», вяло плетущийся в городском потоке.

Похожий автомобиль можно отыскать и на вторичном рынке. Машин за цену «Поло» в избытке, но из всего многообразия выбираю «Мазду-3». Машина 2008 года уже перешла в разряд б/у, но еще не потеряла фирменных достоинств. В ее активе острая управляемость, надежность (не хочу сразу после покупки ездить по сервисам), хороший уровень безопасности и оснащения. К тому же, развезя детей по школам и детсадам, успеваю потешить себя любимого, выиграв пару светофорных спринтов. Неплохой противовес «Фольксвагену» в борьбе за звание семейной машины. Итак, новый немецкий седан с российским гражданством или подержанная, но все такая же зажигательная «трешка»?

КОМФОРТ ЗА РЕАЛЬНЫЕ ДЕНЬГИ

На «Поло Седан» уже выстроились очереди – стало быть, немцы вовремя выпустили новичка на наш рынок. Машина предлагает вполне динамичный 105-сильный мотор, вместительный салон, приличный объем багажника, достаточное количество комплектаций.

Уже в базовой, Trendline, русский «Поло» выглядит неплохо: оцинкованный кузов, электростеклоподъемники во всех дверях, иммобилайзер, регулируемый по высоте и вылету руль, центральный замок, 14-дюймовые стальные колеса. За автомобиль просят 399 000 руб. Но комфорта мало не бывает. Хочу, чтобы у будущей покупки были ABS, колеса большего диаметра, цвет металлик и кондиционер. Почти все это включено только в оснащение Comfortline (от 468 000 руб.). Вот только кондишен тут можно заказать лишь как дополнительную опцию. А вещь, согласитесь, нужная. Особенно если на улице аномальная жара. И хоть сейчас за окнами снег, летний удушливый смог вспоминаю с содроганием. Но переплачивать за опцию 33 300 руб., на мой взгляд, не имеет смысла. Ведь, прибавив к цене «комфортлайна» 66 400 руб., можно получить седан в наиболее полном оснащении Highline. В нем, кроме конди-

Volkswagen Polo Sedan

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Экземпляр 2010 года, 534 400 руб. + затраты на зимнюю резину, диски, защиту картера. Итого 566 700 руб.

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: 1,6 л (105 л.с.), M5.

КОМПЛЕКТАЦИЯ: Highline.

МЕЖСЕРВИСНЫЙ ИНТЕРВАЛ: 15 000 км.

ВПЕЧАТЛЕНИЯ

+ Острая управляемость, вместительный багажник.

– Жестковатая подвеска, тесновато на заднем сиденье.

Калужский «Поло» – полноценный «Фольксваген» за реальные деньги. Удобный и неприхотливый автомобиль вполне может стать другом семьи. Важно, что машина послушна в управлении и недорога в ремонте.

КОМПЛЕКТАЦИЯ VOLKSWAGEN POLO SEDAN (Highline)

- ABS
- ЭУР
- Противотуманные фары
- Кондиционер
- Тканевый салон
- Электрозеркала с обогревом
- ЦЗ
- Электронный иммобилайзер
- Маршрутный компьютер
- CD/MP3-магнитола
- Подушки безопасности водителя и пассажира
- Цвет кузова металлик
- Оцинкованный кузов
- Обогрев передних сидений
- 15-дюймовые легкосплавные колеса

ционера, окажутся еще и легкосплавные 15-дюймовые колеса, противотуманки, сиденья, обитые тканью Livon. Дополнительный пакет Premium (67 000 руб.), включающий в себя ESP, отделку руля и рукояти КП кожей, противоугонку с датчиками объема, климат-контроль Climatronic, задние датчики парковки и салон ткань/велюр, мне уже не по карману, поэтому останавливаюсь на «хайлайне». Пусть это не верх роскоши, но все же продать такой автомобиль через несколько лет будет гораздо проще, чем машину в бюджетной комплектации.

Доплатив 44 300 руб., можно получить лекарство от усталости в пробках – 6-ступенчатый автомат. Он доступен в комплектациях Comfortline и Highline. Но АКП для меня дорогá – ограничиваю выбор механикой.

Клиренс «Поло» – 170 мм, грунтовкой его не испугать. Это подтвердил и наш марафон «60 часов «За рулем» (ЗР, 2010, № 10). «Калужанин» с честью выдержал испытание булыгой и размокшим от дождя деревенским проселком. Впрочем, защита картера ему не помешает – она идет как опция и устанавливается уже на заводе. Цена – 5000 руб. Наконец, стоит добавить комплект зимних колес (17 600 руб.) со штампованными дисками (9000 руб). Итак, наш «Поло» с учетом мелочовки вроде обязательного набора автомобилиста и т. п. вышел на отметку 566 700 руб.

Цена приемлемая, спасибо российскому гражданству. За отданные дилеру деньги вы получаете настоящий «Фольксваген», без каких-либо скидок на место сборки и руки мастеров. Здесь приятный на ощупь пластик, фамильные черты шкал приборов, напоминающие «Гольф»; хромированные детали элегантно подчеркивают дизайн передней панели. Все по-немецки хорошо подогнано. А по количеству разных карманов и выемок, куда можно положить всякие мелочи, этот седан – абсолютный рекордсмен.

Диапазон регулировок достаточно широк, чтобы настроить сиденье водителю любой комплекции. Есть у кресел и двухступенчатый обогрев. Привыкать к эргономике рабочего места не придется, все интуитивно понятно. А вот на заднем диване тесновато – третьему совсем уж мало места.

Зато багажник просторен. Петли съедают лишь небольшую его часть. При сложенной спинке заднего дивана места даже с избытком. На крышке есть удобные ручки, слякотной зимой владелец не рискует испачкать перчатки.

ДРАЙВЕР-КАР

Агрессивные формы «Мазды-3» – на любителя. Кого-то они привлекают с первого взгляда, кто-то равнодушно отворачивается, говоря, что настоящий автомобиль должен быть немецким. Но это дело привычки и вкуса. Я же рассматриваю «трешку» как семейный вариант. То есть кроме ездовых качеств учитываю и безопасность. С этим у «японца» все в порядке: четыре эйрбега, ремни с преднатяжителями, ABS и ESP. Набор вполне приличный. Теперь главное, чтобы подержанный автомобиль не стал деньгососом. Поэтому осматриваю его с особой тщательностью. Белоснежный кузов в довольно неплохом состоянии, дополнительных трат не потребует. Ржавчины не видно, хотя в будущем неплохо бы сделать антикоррозийную обработку. По бортам идут пластиковые молдинги: в случае мелкой аварии они помогут снизить стоимость «жестянки». Но кузовные работы недешевы: замена заднего крыла потянет на 49 000 руб., покраска передней ле-

Mazda 3

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Экземпляр 2008 года, 40 000 км, 554 000 руб. + 12 850 руб. затраты на ремонт. Итого 566 850 руб.

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: 1,6 л (105 л.с.), А6.

КОМПЛЕКТАЦИЯ: Touring.

МЕЖСЕРВИСНЫЙ ИНТЕРВАЛ: 15 000 км.

ВПЕЧАТЛЕНИЯ

+ Качественные материалы отделки салона, острая управляемость.

– Жесткая подвеска, посредственная шумоизоляция.

«Трешка» смотрится современно, к тому же достаточно надежна. Этот драйвер-кар подарит удовольствие от поездки, тем более что он достаточно безопасен для выездов всей семьей.

КОМПЛЕКТАЦИЯ MAZDA 3 (Touring)

- Противотуманные фары
- Климат-контроль
- 4 электростеклоподъемника
- Иммобилайзер
- CD/MP3-магнитола
- Фронтальные и боковые подушки безопасности
- Защита картера
- Ксеноновые фары
- Сигнализация
- Регулировка руля по высоте и вылету
- Кожаная отделка руля и рукояти КП
- Омыватель фар
- Подогрев передних сидений
- 16-дюймовые стальные колеса

Строгий салон «Поло» (слева) оживляют хромированные окантовки дефлекторов системы вентиляции и классическая панель приборов. Внутренний мир «Мазды» ярок и агрессивен.

вой двери у дилера обойдется в 13 000, а передний бампер станет в 14 500 руб.

Дорожный просвет «трешки» меньше, чем у «Поло», – 160 мм. Но на ней уже стоит защита двигателя, так что дополнительных хлопот не будет.

Стальные колеса устойчивы к российским дорогам, а колпаки придают некую эстетику. Здесь установлена летняя резина, но есть и комплект зимней на дисках. Однозначный плюс подержанного автомобиля – о сезонных шинах, как правило, уже позаботились.

Место водителя комфортно. У сиденья обширный диапазон регулировок, хорошая боковая поддержка. Изменяя положение руля по высоте и вылету, без труда нахожу удобную позу. Приборы, расположенные в глубоких шахтах, легко читаются. А вот информацию на узком дисплее под дефлекторами вентиляции воспринять трудновато.

Задний диван чуть просторнее, чем у «Поло». Людям среднего роста здесь будет уютно, но мои ноги, как и в «немце», упираются в спинку переднего кресла. Высокие седоки одобрят лишь передний ряд.

В объеме багажника «Мазда» существенно проигрывает «Поло».

На задних диванах «Фольксвагена» (слева) и «Мазды» места примерно одинаково. Но в «японце» можно положить руку на подлокотник.

Багажник «Поло» (слева) на 160 л больше, чем у «трешки»: 460 против 300 л. Длинномер же без проблем примут обе машины – спинки задних диванов складные.

СТОИМОСТЬ MAZDA 3

Год выпуска	Стоимость, руб.
2003	350 000–400 000
2004	370 000–470 000
2005	390 000–510 000
2006	405 000–600 000
2007	415 000–670 000
2008	430 000–690 000
2009	600 000–850 000

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ ОБСЛУЖИВАНИЯ VOLKSWAGEN POLO SEDAN У ДИЛЕРА

Наименование работ	Стоимость, руб.
ТО-1 (15 000 км)	6500
ТО-2 (30 000 км)	15 000
ТО-3 (45 000 км)	6500
ТО-4 (60 000 км)	17 000
ТО-5 (75 000 км)	6500

СТОИМОСТЬ БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ VOLKSWAGEN POLO SEDAN

Мотор, л (мощность, л.с.), КП	Комплектация	Цена, руб.
1,6 (105), M5	Trendline	578 700
1,6 (105), M5	Comfortline	468 000
1,6 (105), A6	Comfortline	512 300
1,6 (105), M5	Highline	534 400
1,6 (105), A6	Highline	578 700

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ НЕКОТОРЫХ РАБОТ НА MAZDA 3 У ДИЛЕРОВ (работа плюс запчасти)

Наименование работ	Стоимость, руб.
Замена масла и фильтра двигателя	6500*
Замена свечей зажигания	2200*
Замена фильтра воздушного	1300*
Замена фильтра салона	1800
Замена колодок передних/задних	6920/6550
Считывание кодов неисправностей	1330*
Диагностика подвески	1520*
ИТОГО	**28 120**

*Рекомендуем сделать в первую очередь (12 850 руб.).

ПОДЕРЖАННАЯ MAZDA 3: НА ЧТО ОБРАТИТЬ ВНИМАНИЕ

- **Двигатель.** Российские официальные дилеры продавали машины с бензиновыми моторами серии MZR – 1,6 л (105 л.с.) и 2,0 л (150 л.с.). В целом оба двигателя динамичны и безотказны. На машинах, выпущенных до 31 декабря 2007 года, плановые ТО проводят через каждые 20 000 км; после 1 января 2008 года – интервал сократился до 15 000 км. В 1,6-литровый мотор заливают 4 л масла, в 2-литровый – 4,3 л. Его примерная стоимость 1800–2500 руб., фильтра – 150 руб. К 80 000 км рекомендуют заменить антифриз.

- **Электрооборудование.** В целом все достаточно надежно (перегоревшие лампочки не в счет). Но потребовать внимания могут регулятор температуры климат-контроля, центральный замок и дисплей бортком-пьютера.
- **Кузов.** Он достаточно устойчив к коррозии. Исключение – колесные арки и нижние кромки дверей, которые начинают ржаветь из-за соленых дорог. Поэтому антикоррозийная обработка днища и арок не будет лишней.
- **Коробка передач.** На модель устанавливали механическую 5-ступенчатую коробку или 4-ступенчатый автомат Activematic; 2-литровая версия оснащалась 6-ступенчатой МКП. Особо ретивые водители рискуют сжечь сцепление уже к 90 000–100 000 км пробега. А меняют его комплектом: диск, подшипник, корзина. Если у автомата при переключении появились рывки и удары, это сигнал от изношенных фрикционов и повод навестить сервисменов. К 100 000 км рекомендуют залить в АКП свежее масло.
- **Ходовая часть.** К передней подвеске претензий нет. После 50 000–60 000 км замены могут потребовать подшипники передних ступиц (2500 руб.) и амортизаторы (5500 руб. за штуку плюс примерно 2600 руб. за работу). Тормозные колодки живут 40 000–50 000 км, если, конечно, владелец не увлекался активной ездой. Диски меняют примерно к 100 000 км. На «Мазде-3» их четыре, передние – вентилируемые.

Но если разложить спинку заднего дивана, наберется 635 л полезного объема. Этого вполне достаточно, чтобы перевезти крупногабаритный груз.

У машины отточенная управляемость. В городе она резво бежит в потоке, поездка вызывает массу положительных эмоций. Впрочем, роль гоночного аппарата простой «трешке» не подходит. Для этого есть более мощная модификация MPS.

МЕЖ ДВУХ ОГНЕЙ

Познакомившись с «Маздой-3» ближе, решил, что ее достоинства не исчерпываются отличной управляемостью и бойким нравом. Здесь есть все, чтобы передвигаться всей семьей: достаточный набор средств безопасности и удобный салон. Коробка-автомат облегчит жизнь в городском трафике и поможет ездить плавно. Но «японцу» вполне по силам подарить драйв на скоростном шоссе. Автомобиль имеет достаточный запас прочности и вряд ли станет досаждать серьезными проблемами до 100 000 км на одометре. Разочаровать способен все тот же автомат. Если при переключении начались рывки, это повод навестить сервис, занимающийся ремонтом АКП.

Новый «Поло» – настоящий «Фольксваген» за адекватные деньги: хорошо оснащен и приятен в управлении. Машина подойдет человеку, который не хочет попусту тратить время. Ведь поиск подходящего автомобиля с пробегом отнимет его немало, к тому же нужно поменять масло, фильтры да и антикор желателен. «Поло» с конвейера всего этого не требует. Придется, однако, набраться терпения и ждать, когда подойдет очередь в автосалоне.

Подержанная «Мазда» изначально лучше оснащена, а спортивные нотки в облике и интерьере придутся по вкусу молодым покупателям. Однако нужно приложить кое-какие усилия, чтобы довести авто до кондиции. Смущают лишь возможные проблемы с АКП. «Фольксваген-Поло Седан» – не менее интересный в управлении автомобиль и тоже хороший выбор.

Для себя я выбрал бы «Мазду». Но только с механикой. Такая резвее, да и проблем меньше. **ЗР**

ОСОБОЕ МНЕНИЕ

Дмитрий ФЕДОРОВ, заместитель главного редактора журнала «За рулем»:

«Мазда-3» 2006 года выпуска и новый «Фольксваген-Поло Седан» – это именно те машины, которыми я пользуюсь каждый день. Причем они схожи вплоть до характеристик двигателей – у обоих 1,6-литровый мотор мощностью 105 сил и пятиступенчатая «ручная» коробка передач. Но «Поло» резвее, ведь, несмотря на длинный кузов, он принадлежит к более низкому классу и примерно на 150 кг легче. Зато в поворотах – благодаря более жесткой подвеске, широкой колее и покрышкам «Бриджстоун» – выигрыш остается за «Маздой». Но она повторяет профиль дороги вплоть до мельчайших выбоин. Проедете по той же дороге на «Поло» – и не узнаете покрытие: несмотря на отличные ездовые качества, «Фольксваген» фильтрует неровности успешнее.

Комплектации у машин почти идентичны. Но «Поло» раздражает усеченными боковыми зеркалами – маздовские «лопухи» в сутолоке мегаполиса куда лучше. Также весьма приятно наличие у «трешки» датчика температуры двигателя – не надо рассчитывать примерное время нагрева антифриза. Зато у «Фольксвагена» гораздо сильнее «музыка» – аудиокомплекс «Мазды» при таком же количестве динамиков не способен подарить красивое, насыщенное звучание. Вдобавок четыре года назад он все еще не умел читать MP3.

Зато практически любая «Мазда» тех лет оснащена климат-контролем. Машины с кондиционером практически не завозились, и даже при попытке его заказать ты все равно получал более дорогую систему.

А еще мне нравится, что «Мазда» давала альтернативу при выборе кузова. Глядя на узкий проем багажника «Поло», я понимаю, что его устрашающий объем мне не нужен и вполовину. Причем крупногабаритные вещи в него все равно не положишь. «Трешка» в этом смысле куда универсальнее. Что в итоге? Мне импонирует компактный в длину (вовсе не в ширину) автомобиль с универсальным кузовом и отличными ходовыми качествами. К этому идеалу все-таки ближе «Мазда».

Шинный супермаркет

Розничная сеть шинных центров «Вианор» (подразделение концерна «Нокиан тайрс») пополнилась вторым собственным центром на территории России. Опыт его создания могут использовать все партнеры, желающие работать с сетью «Вианор».

Общие инвестиции с учетом возведения портальной автоматической мойки составили 40 млн. руб., срок строительства – 140 дней. Здание в городе Всеволожске смонтировали из металлоконструкций (сэндвич-панели разных типов). Его общая площадь 720 кв. м (торговый зал – 75,5 кв. м, склад – 179,8 кв. м). Зона шиномонтажа вмещает три поста.

По словам президента концерна Кима Грана, «Нокиан тайрс» стремится расширить розничную сеть, ведь через пять лет компания намерена продавать в России и странах СНГ половину своей продукции. А уже в следующем, 2011 году объем производства на собственном заводе во Всеволожске вырастет на треть.

Сейчас магазины «Вианор» работают в 19 странах мира. На территории нашей страны открыто 350 фирменных шинных супермаркетов.

Семье понравится

Стартовали продажи обновленного «Фольксвагена-Туран» (ЗР, 2010, № 8). Самый младший в линейке моторов – 1,2-литровый TSI мощностью 105 л.с. работает в паре с 6-ступенчатой МКП. Такой автомобиль в базовой комплектации Trendline стоит 820 000 руб. За эти деньги покупатель получает оцинкованный кузов, усиленную подвеску (плюс 20 мм к стандартному дорожному просвету), ESP, включающую в себя ABS с противобуксовочной системой ASR. Наиболее мощная и богатая модификация стоит 1 179 000 руб. Она объединяет 1,4-литровый наддувный мотор в 170 л.с., 7-ступенчатую DSG и оснащение Highline. Здесь есть помощник при парковке Park Assist, климат-контроль Climatronic, литые диски и пр. У машины пятиместный салон, а за третий ряд сидений придется доплатить 26 670 руб. Багажный отсек «Турана» даже в семиместном исполнении впечатляет: его полезный объем можно изменить со 121 до 1913 л.

Дикая кошка с пробегом

В салонах компании «Независимость» по программе трейд-ин можно обменять подержанный «Ягуар» или «Ленд-Ровер» на новые автомобили знаменитых британских брендов. В этом случае дилер компенсирует клиенту до 300 000 руб.

Если машина другой марки, выгода при обмене составит 180 000 руб. Предложение действует до конца 2010 года.

Работает и программа Jaguar Selected. В ее рамках покупатель может стать владельцем авто с пробегом. Каждый подержанный «Ягуар» проходит юридическую проверку, предпродажную подготовку и диагностику по 39 позициям. В рамках программы действуют услуга помощи на дорогах и «Защита от поломок». А Jaguar Finance позволит получить специальные условия кредитования и страхования покупки.

Японская роскошь

Новый «Лексус-RX 270» появился в салонах дилеров. Кроссовер, впервые показанный на московском автосалоне, оснащен 2,7-литровым бензиновым двигателем в 188 л.с. и 6-ступенчатой трансмиссией. Уже в базовой комплектации Prestige машину комплектуют усилителем экстренного торможения, системой распределения тормозного усилия, ЭУРом, противобуксовочной системой, биксеноновыми фарами, электрообогревом ветрового стекла в районе щеток стеклоочистителя и пр. В оснащении Comfort машину можно заказать с кожаным салоном, а самая престижная комплектация Executive отличается деревянными элементами отделки интерьера.

Стоимость кроссовера – от 1 850 000 до 2 215 000 руб.

Проверка на все сто

Расширилась территория полигона Audi quattro camp, что в подмосковной Яхроме. К уже существующим трассам для вседорожников прибавилась асфальтированная площадка в 10 га. Здесь расположен полигон с искусственным поливом (для имитации эффекта аквапланирования) и участок со скользким покрытием. Вся территория освещена, что позволяет проводить занятия в любое время года.

На полигоне можно проверить поведение «Ауди» в различных дорожных условиях самостоятельно, взяв машину на тест-драйв, или повысить водительское мастерство в школе «Кваттро».

Распродажа

До конца года действует акция на субкомпакт «Хёндай-i20». При покупке в кредит будущий владелец i20 получает скидку 20 000 руб., возможность включить стоимость страхового полиса в сумму кредита, бесплатное ТО-1 и последний платеж по кредиту в подарок.

Цена машины в базовой комплектации с учетом скидки – 429 900 руб. Машина в топовой версии стоит 610 900 руб.

Новый дилер «Тойоты»

Группа компаний «Рольф» стала официальным дилером «Тойоты» и осенью открыла крупнейшее в России (13 161 кв. м) дилерское предприятие – «Тойота Центр Ясенево». В огромном демонстрационном зале можно увидеть и потрогать все модели «Тойоты» в нескольких вариантах комплектации. Обещают, что очередей на обслуживание и ремонт не будет. Настоящий индустриальный центр – 150 машиномест, шесть постов приемки, 36 постов в кузовном цеху, четыре окрасочные камеры и т. д.

Здесь же можно купить авто, на месте выбрать схему кредитования, варианты страховки, дополнительное оборудование, поставить сигнализацию, «переобуться» и даже отдать на бесплатное хранение летние или зимние шины. И само собой, сдать машину в трейд-ин.

ПРИЦЕНИСЬ К НОВИНКАМ

Старт продаж «МИНИ-Кантримен» в нашей стране совпал с общемировым. На российской презентации модель представил глава «БМВ Груп Раша» Петер Кроншнабель. Цены на базовую модификацию «Кантримен» с передним приводом начинаются с 940 000 руб., за полноприводные модификации просят от 1 280 000 руб.

В салоны дилеров приехали обновленные хэтчбеки «Мазда-2». В базовой комплектации Direct появились передние электростеклоподъемники, а наиболее богатую версию Sport теперь можно заказать только с автоматом. Цены чуть подросли. Начальная версия с 1,3-литровым мотором (75 л.с.) и M5 стоит 519 000 руб., «средняя» комплектация Sport с 1,5-литровым мотором (105 л.с.) и M5 – от 595 000 руб., престижная Sport с таким же двигателем и 4-ступенчатым автоматом – от 676 000 руб. Еще 11 500 руб. – доплата за цвет металлик. Гарантия на машину – три года или 100 000 км пробега.

Наконец до нашей страны добрались горячие версии хэтчбека «СЕАТ-Ибица». Версия FR (на фото) с наддувным 1,4-литровым мотором (150 л.с.) и DSG стоит от 880 000 руб., на «Ибицу Купра» со 180-сильным мотором такого же объема назначили цену 940 000 руб.

Овальный интерес

В начале прошлого века «Форд» стал первым массовым автомобилем в мире. Что из столетнего опыта обслуживания машин с голубым овалом прижилось на российской почве, изучал Игорь Теременко. Фото Константина Якубова.

Сама компания заботится о клиентах едва ли не больше других: на сайте нетрудно найти стоимость и объем ТО для каждой модели (да еще и по твердой цене!), в сервисных зонах вывешены плакаты, иллюстрирующие процедуру приемки… Поддерживают ли такую политику официальные дилеры марки, мы постарались выяснить в ходе рейда. Некоторые показатели оценивали на основе полученных документов, некоторые – на глазок. А для технического персонала по традиции заготовили несколько простеньких задачек: открутили гайку крепления одного из колес, разрегулировали световой поток фар и до минимума снизили уровень тормозной жидкости. И вот что из этой затеи вышло.

ВСЕМ КЛИЕНТАМ – ПО МЯГКОМУ МЕСТУ

Такого чуткого отношения к посетителям, как в «Мейджоре», что на 47-м километре МКАД, мы прежде, признаться, не встречали. Стоило изъявить желание поприсутствовать при смене масла, как приемщик тут же поставил рядом с подъемником мягкий стул! В дальнейшем дотошного клиента никто не беспокоил, что позволило наблюдать весь процесс обслуживания с начала и до конца. Слесарь, как ни странно, соседством не тяготился, охотно комментировал каждую операцию. Да и скрывать ему было нечего – строго следуя технологической карте, он не только управился к назначенному часу, но и на глазах устранил все заложенные нами дефекты. Браво! Даже если предположить, что здесь регулярно и внимательно читают журнал и смогли нас вычислить на основе предыдущих публикаций, достоинств исполнителя это не умаляет – персонал толковый и умеет работать. Единственный вопрос-придирка: как бесконтрольное пребывание клиента в ремзоне соотносится с техникой безопасности?

ВЕЖЛИВОСТЬ КОРОЛЕЙ

Приезжать в «Дженсер Ясенево» загодя не рекомендуем, все равно вас примут точно по графику. Зону приемки (в кои-то веки!) здесь используют по назначению, то есть проводят первичную диагностику предварительно вымытого авто в присутствии владельца. Неудивительно, что приемщик за две минуты выловил все наши «закладки», попутно обнаружив перегоревшую лампу габаритного света. В ремзону нас пустили и здесь, что позволило избежать большой неприятности. Дело в том, что слесарь, устанавливая новый воздушный фильтр, нечаянно надорвал штору, но значения этому, в отличие от владельца авто, не придал. В конце концов запчасть, хотя и без особого восторга, заменили исправной. Вот так один нерадивый работник едва не погубил в наших глазах репутацию хорошего сервиса. Контролера к каждому, разумеется, не приставишь, но, может, стоит ввести в практику надбавку за честность? А пока посетителям даже самых фирменных сервисов наш совет: будьте бдительны!

Постоянные клиенты персоналу «Мейджора» полностью доверяют.

В «РОЛЬФЕ» ТОЛЬКО ДЕВУШКИ

В «Рольф Центре» во 2-м Магистральном тупике к вопросу разделения труда сотрудников подошли не совсем обычно. Вместо привычного мастера-приемщика клиента встречает симпатичная девушка, оформляющая всю первичную документацию. Специалист появляется позже, минут через пятнадцать-двадцать. Он осматривает автомобиль, согласовывает объем предстоящих работ и растворяется в недрах ремзоны. В итоге общаться с мастером, курирующим ваше авто в процессе ТО, приходится через посредницу, почти не владеющую техническими вопросами. Да и с прямыми своими обязанностями дамы справляются не всегда – только здесь нам не предложили участвовать в весьма привлекательной фордовской акции. Автомобиль берут на обслуживание с запасом – ждать свободного подъемника он может не один час. Вот и наша процедура растянулась на пять с половиной. На общем фоне (большой спектр услуг, трансфер, дружелюбная атмосфера и т.д.) все эти недостатки покажутся незначительными. Но лучше бы обойтись без них – в борьбе за клиента мелочей не бывает.

ТАЙНА ФИРМЫ

Сотрудники компании «Нью-Йорк Моторс – Москва» цену себе знают. А чтобы клиент все правильно понял, минут десять заставляют его постоять у ворот зоны приемки, напичканной современным оборудованием. Однако прежде он

Центру «Дженсер Ясенево» не хватает ОТК в технологической цепочке.

Хороший приемщик на одном месте не засиживается.

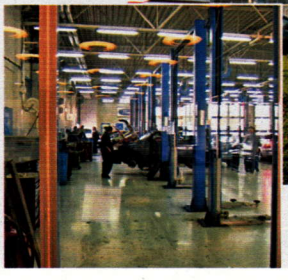
В «Рольфе» встречают и провожают клиентов исключительно девушки.

должен пройти еще одно испытание – отыскать в лабиринте офисных перегородок «своего» мастера-приемщика. Удается не всем. Мы воспользовались подсказкой с ресепшена. Специалист оказался не в настроении: кое-как осмотрев автомобиль, он буркнул что-то себе под нос и удалился. Пообщаться со слесарем тоже не пришлось: в ремзону нас ни под каким видом не пустили. Высмотреть же машину в огромном цеху сквозь единственное окно мы даже не попытались. Итог засекреченных работ предсказуем: ничего, кроме отсутствующей гайки, тут не нашли.

СЕВЕРНЫЙ КОЭФФИЦИЕНТ

Приемщик «Форд Центра Север» на 85-м километре МКАД – человек свойский. Он не только ответил на все обязательные вопросы, но и с удовольствием прочел содержательную лекцию об особенностях эксплуатации нашей модели. К подъемнику нас пропустили без проблем, а при возврате авто охотно продемонстрировали все замененные детали. В общем, клиентов здесь любят, но, как сказал классик, странною любовью. По нашим наблюдениям, сданный мастеру автомобиль сперва 40 минут простоял в ожидании мойки, затем еще столько же дожидался слесаря (тот, похоже, в это время обедал). Между тем само обслуживание заняло немногим более двух с половиной часов. Нет, о трудовом героизме речь не идет – сдается, просто опустили некоторые операции. Так, отсутствие злополучной гайки должны были обнару-

В «Рольф Центре» обслуживают хорошо, но долго и дорого.



«Нью-Йорк Моторс – Москва» – центр контрастов: снаружи очередь…

…а внутри пустота.

В «Форд Центре Север» дороже всего ценится… чашечка кофе!

С грязными авто в сервисе «Форда» не работают.

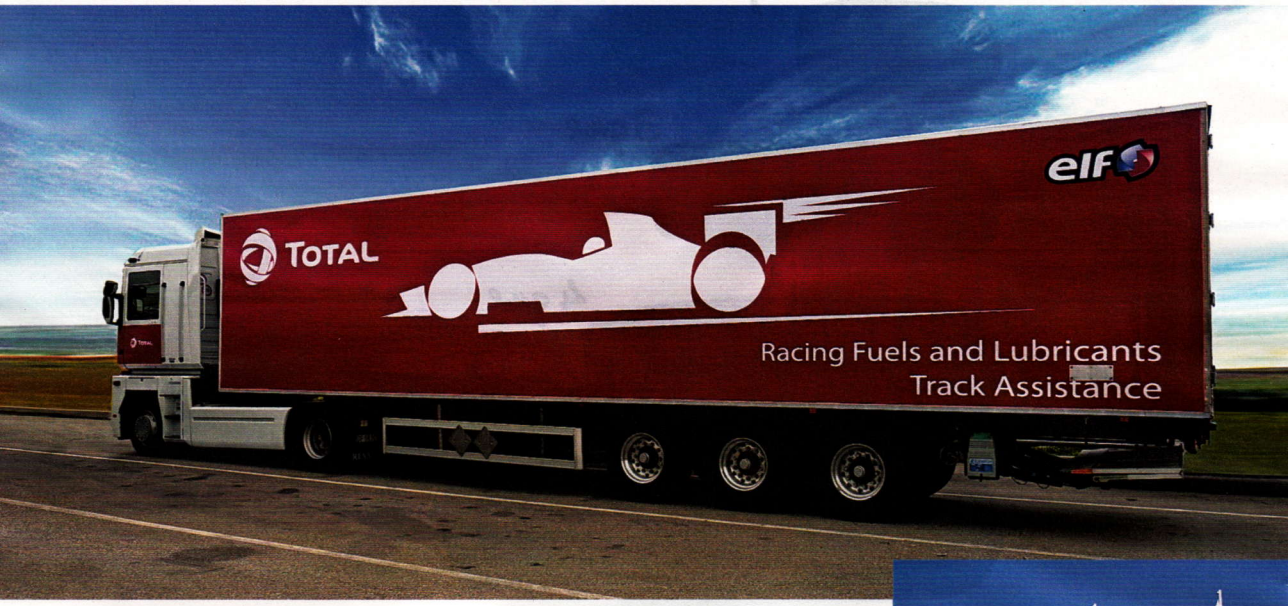
жить трижды – при снятии колеса, его установке и «проверке затяжки колесных гаек требуемым моментом». Увы, они не нашли дефект, а мы не нашли отпечатков пальцев на тыльной стороне декоративных колпаков… В документах же, разумеется, все галочки оказались на своих местах. Видимо, чтобы не волновать клиента.

Внешне внедрение мирового опыта в дилерских центрах «Форд» выглядит успешным. Хорошо оборудованные здания, четко прописанные технологии приема и выдачи авто, голливудские улыбки персонала… А вот в обслуживании техники нередко руководствуются своими понятиями. Никакого лукавства, многие в самом деле не видят смысла проделывать «лишнюю» работу. Возможно, перечень обязательных операций применительно к нашим условиям стоит пересмотреть, но пока те, что предписаны, надо делать в полном объеме – клиент платит за все! А брать деньги за несделанную работу – мягко выражаясь, дурной тон. ЗР

ПОКАЗАТЕЛИ РАБОТЫ СЕРВИСА

	«Мэйджор», 47-й км МКАД	«Дженкер Ясенево»	«Рольф Центр»	«Нью-Йорк Моторс – Москва»	«Форд Центр Север»
Удобство для клиентов					
Указатели на прилегающих улицах	–	–	+	–	–
Парковка для клиентов	+	+	+	+	+
Трансфер	+	+	+	+	+
Дилерский этикет					
Принимают ли в ремонт в назначенное время	+	+	+	+	+
Внимание к клиенту	+	+	+	–	+
Общение с клиентом во время ремонта	+	+	+	+	+
Соблюдение регламента работ					
Соответствие заявленного и действительного платежей	+	+	+	+	+
Продолжительность ТО в сравнении с заявленным временем	+	+	+	–	+
Полнота ТО	+	–*	+	+	–
Исправление незаявленных дефектов					
Завернуть гайку колеса	+	+	+	+	–
Регулировка света фар	+	+	+	–	–
Долив тормозной жидкости	+	+	+	–	–
ИТОГО	11	10	12	7	7

Примечание. «+» и «–» обозначают, существуют или не существуют, выполняются или не выполняются названные услуги.
**Оценка снижена за установку испорченного фильтра.*



Тотальное соответствие

Научный центр «Тоталь» расположен в городке Солез близ Лиона. Подразделение небольшое, всего 550 человек из стотысячного штата компании, рассредоточенного по 130 странам. Но именно здесь рождаются заготовки новых масел, которые выйдут на рынок через пять, а то и десять лет. Тонкости рецептуры познавал Алексей Воробьев-Обухов.

Сроки, прямо скажем, сродни тем, что характерны для фармацевтов, годами проверяющих новые лекарства. Требования к маслам постоянно ужесточаются в связи с модным нынче даунсайзингом – уменьшением рабочего объема двигателей при сохранении или даже росте мощности. Другой «вызов» – распространение систем «старт-стоп» и сажевых фильтров (им противопоказаны сера, зольность и фосфор).

На моторных стендах масло проверяют в максимальных режимах в течение 45 тыс. км «пробега», и оно обязано это выдержать. (Судите сами, стоит ли паниковать, если до замены проехали лишнюю пару тысяч верст…)

А можно ли верить надписям типа *Full Synthetic Oil*? Как нам рассказали в центре, полностью синтетического масла в продаже не бывает. Ибо, если понимать термин буквально (имея в виду масло с синтезированной, а не извлеченной из нефти основой), такой продукт обошелся бы в заоблачную сумму, доступную разве что командам Формулы-1. На самом же деле основа что синтетики, что полусинтетики представляет собой смесь определенных компонентов. От их соотношения и зависит цифра на ценнике. Еще одна хитрость – указывать впечатляющие проценты экономии топлива или прироста мощности. Формально это не обман, но не хватает уточнения мелким шрифтом: «...по сравнению с минеральным маслом 15W-40». Делайте выводы.

Исходя из соображений секретности, сфотографировать позволили лишь этот рабочий стол химиков-аналитиков.

Заметим, что, однажды разработав то или иное масло, фирма не почивает на лаврах, а в рамках специальной программы ANAC отслеживает состояние свыше 300 тыс. двигателей в реальных автомобилях, анализируя периодически отбираемые и присылаемые в Солез пробы. Микрочастицы металлов многое расскажут об износе мотора, а уникальная, собранная за 30 лет база данных из более чем 3 млн. анализов – бесценный кладезь информации для разработчиков. ЗР

Реаниматоры

Оживить неработающее авто можно от аккумулятора соседа по гаражу, но лучше воспользоваться пускозарядным устройством. Какое из них эффективнее, выясняли Алексей Воробьев-Обухов и Михаил Колодочкин.

Пускозарядные устройства бывают двух классов: одни могут работать только в условиях стационара – в гараже, где есть розетка. Вторые же пригодны для использования в «полевом госпитале», поскольку содержат встроенный источник энергии – аккумуляторную батарею. Именно последние обещают невероятно большие пиковые токи, аж до 1500 А! К подобным обещаниям нужно относиться с чувством юмора: почуять такие токи в реальности сможет разве что осциллограф, поскольку их длительность исчисляется миллисекундами. Стартер при этом даже не пискнет.

Чтобы оценить реальные возможности автомобильных реаниматоров, мы провели испытания на автомобиле УАЗ-469 с батареей 6 СТ-60 А, разряженной на 60%. Такая на морозе не заведет, разве что сильно повезет и хватит пол-оборота. Как и требуют инструкции к пускозарядным устройствам, каждое перед попыткой пустить мотор на 10 минут подключали к батарее автомобиля: пусть подзарядится! Затем, уже в режиме пуска, измеряли ток, отдаваемый устройством при падении напряжения в бортсети до 6 В (дальше – бесполезно: двигатель не пустится). Длительность попыток пуска составляла 5 секунд, интервал между попытками – 3 минуты.

К сожалению, правду в инструкции написали только создатели Т-1013 Р от «Автоэлектрики»: заявленные 50 А прибор даже перекрыл. Надо признать, это не удивляет: достижение не выдающееся. К то-

ХАРАКТЕРИСТИКИ ПУСКОЗАРЯДНЫХ УСТРОЙСТВ

Модель	Питание, В	Масса, кг	Емкость встроенной батареи, А·ч	Заявленный ток, А	Реальный ток при напряжении 6 В, А
Т-1013 Р	220	5,6	–	50	66,7 (при 7 В)
Artik 100	220	4,2	–	100 (пиковый); 60 (пусковой)	40,6
IMPERIAL 150 START	220	6,5	–	80	68,0
СОНАР УЗП 209	220/автономное	2,0	7	105 (от сети); 90 (автономно)	60,0 (от сети); 49,6 (автономно)
UNIFORCE PSB900A-C-LL	автономное	8,6	17	900 (пиковый); 400 (пусковой)	178
SPEED START 1812	автономное	16,5	38	1500 (пиковый); 600 (пусковой)	396

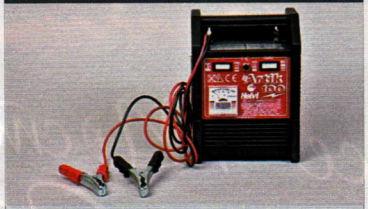
Пускозарядно-диагностический прибор Т-1013 Р

Заявленный производитель ЗАО «Автоэлектрика», Россия

Ориентировочная цена 6200 руб.

Самый универсальный и самый честный прибор в нашей выборке. Кроме пускового режима, может заряжать любые батареи разными способами, а также диагностировать стартеры и генераторы автомобилей. Конечно, 66,7 А не слишком большая помощь севшей батарее. А если она просела до 6 В, защита и вовсе отключает ток.

Пускозарядное устройство Artik 100



Заявленный производитель HELVI, Италия

Ориентировочная цена 3650 руб.

Простое в использовании и относительно недорогое устройство позволяет заряжать батареи в двух токовых режимах с контролем процесса по стрелочному индикатору тока. Как реаниматор, однако, почти бесполезен – ток 40,6 А вряд ли чем поможет в пуске двигателя.

Пускозарядное устройство IMPERIAL 150

Заявленный производитель TELWIN, Италия

Ориентировочная цена 5300 руб.

Судя по приложенной принципиальной схеме, самый простой и, стало быть, надежный прибор. В комплекте два запасных нестандартных предохранителя на 30 А. Зарядка батарей возможна в двух режимах, с контролем по прибору. Несмотря на размеры и массу, пусковой ток (68 А) весьма скромный.

Устройство зарядно-пусковое СОНАР УЗП 209

Заявленный производитель ..... ООО «ПКФ «СОНАР», Россия

Ориентировочная цена ..... 2200 руб.

Самый недорогой и легкий прибор обладает встроенным интеллектом и заряжает батареи в автоматическом режиме, может постоянно поддерживать их в полностью заряженном состоянии при хранении. Во время пуска выдает 49,6 А от встроенного аккумулятора либо 60 А при работе от сети. Маловато.

Энергетическая станция UNIFORCE PSB900A-C-LL

Заявленный производитель ..... Китай по заказу ООО «НПКФ «Ливи-Кар»

Ориентировочная цена ..... 5350 руб.

Самый универсальный и красивый прибор позволяет не только заряжать батареи (как 6-, так и 12-вольтовые), но и подкачивать шины, освещать операционное поле, быть источником напряжения 12 В (с гнездом прикуривателя), выполнять функции знака аварийной остановки (пока не украдут). В режиме пуска встроенная батарея выдает 178 А, но никак не обещанные 400 А. Хотя и это подспорье.

Пусковое устройство SPEED START 1812

Заявленный производитель ..... TELWIN, Италия

Ориентировочная цена ..... 6750 руб.

Неудивительно, что этот реаниматор самый тяжелый: по сути, он представляет собой герметичный свинцовый аккумулятор емкостью аж 38 А·ч. Такие нынче ставят в качестве штатных на многие автомобили компакт-класса. Но для пусковспоможения батарею снабдили стартерными проводами с зажимами «крокодил», поместили в пластиковый корпус с ручкой, фонариком и – на всякий случай – гнездом прикуривателя. Через него, кстати, можно после пуска подзарядить батарею прибора от бортсети автомобиля. Ток 396 А очень даже солидный – тем более ни к чему обещать заоблачные цифры.

НАШИ РЕКОМЕНДАЦИИ

Сетевые пускозарядные устройства обычно не обеспечивают достаточный для работы стартера ток (особенно зимой), поэтому прежде, чем браться за ключ зажигания, обязательно дайте подзарядиться севшей батарее хотя бы минут десять. При токе, который изготовители называют пусковым, за это время в нее перетечет достаточно энергии – это поможет при пуске. Однако на сильном морозе свинцовый аккумулятор, как известно, заряд почти не принимает, в этом случае предпочтительнее устройства со встроенной батареей. Чем больше ее емкость, тем, разумеется, лучше. Пусть даже прибор окажется больше и тяжелее.

Где позитив, там и негатив… Помните, что встроенную батарею нужно поддерживать в постоянной боевой готовности: если она не подзаряжалась долгие месяцы, толку от нее не будет! Кстати, подзаряжать встроенный аккумулятор можно не только дома, через адаптер, но и прямо в автомобиле – из гнезда прикуривателя или розетки 12 В: в комплект обычно входит специальный кабель. Иными словами, запустились – положите устройство в салон и подзарядите, покуда будете пробираться сквозь пробки. Иначе на повторную помощь не рассчитывайте.

Еще одно правило, обычно упоминаемое в инструкции, касается подключения пусковых проводов. «Минус» рекомендуют подавать не на клемму штатной батареи, а непосредственно на «массу» двигателя. Это позволит уменьшить электрическое сопротивление на пути к стартеру и, кроме того, исключить искру на клемме батареи, которая теоретически, в случае очень сильного невезения, может привести к взрыву водорода.

Должны предупредить: если сетевое пускозарядное устройство реально сможет отдать ток в пару сотен ампер и уверенно раскрутить стартер, то за это оно возьмет из розетки около 4 кВт. Не всякая гаражная сеть такое выдержит.

му же при 6 В устройство вовсе отказалось работать. Остальные производители были не столь честны. Впрочем, любая помощь стартеру со стороны может стать решающей для успешного пуска. Но, конечно, чем больше реальных амперов отдает то или иное пускозарядное устройство, тем выше шансы реанимировать авто.

Результаты испытаний большого энтузиазма не вызвали: пусковые таланты всех изделий оказались довольно скромными. Поэтому наш выбор очевиден. Место в багажнике мы выделили бы разве что для итальянского SPEED START 1812. Все-таки лишние 38 А·ч на дороге не валяются. **ЗР**

На правах рекламы

sollers
ЗАВОЛЖСКИЙ МОТОРНЫЙ ЗАВОД

представляют марку
ДВОЙНОЙ РЕСУРС®

КОМПЛЕКТЫ ПРОКЛАДОК ДЛЯ КАПИТАЛЬНОГО РЕМОНТА ДВИГАТЕЛЕЙ ЗМЗ

- Самый ПОЛНЫЙ комплект прокладок;
- надежная герметизация соединений;
- антипригарное покрытие;
- высокая стойкость к агрессивным средам;
- соответствие экологическим требованиям.

ПРИМЕНЯЮТСЯ НА КОНВЕЙЕРЕ

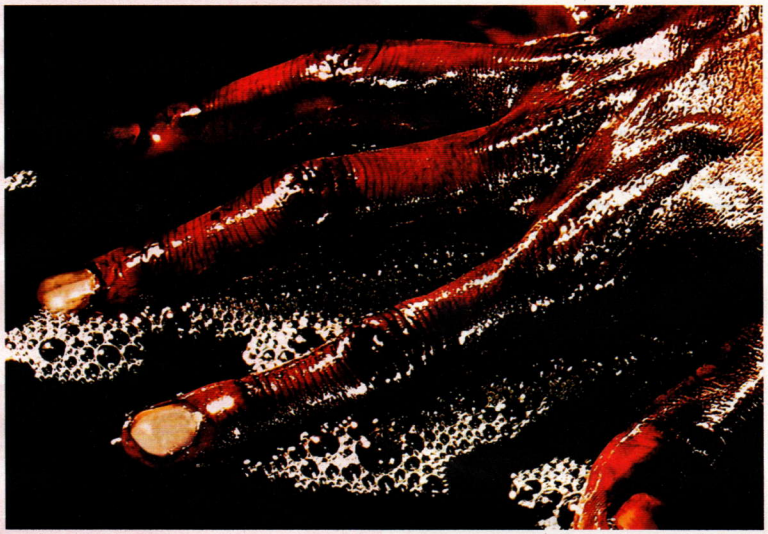
РЕЗИНОТЕХНИЧЕСКИЕ ИЗДЕЛИЯ В КОМПЛЕКТЕ

реклама

ДВОЙНОЙ РЕСУРС КАЧЕСТВО ПРОВЕРЕНО

НАШИ РЕГИОНАЛЬНЫЕ ПРЕДСТАВИТЕЛИ
на сайтах: www.zmz.ru, www.2resurs.ru
www.uaz.ru

Подробная информация
по тел: +7 (83161) 6 61 38, +7 (83161) 6 57 44



Рукомойники

Тот, кто возится с автомобилем сам, знает: в конце придется мыть руки, притом отнюдь не туалетным мылом. А чем? Мы решили попробовать различные средства на практике – как специализированные, так и бытовые.

В качестве пачкающего вещества мы выбрали герметик, а масляную грязь составили из трансмиссионного масла, смазки ШРУСа, отработанного моторного масла и отложений. Сразу отметим, что борьба с грязью не составила особого труда ни для одного из участников теста. Зато густая липкая масса герметика накрепко въелась в руки и позволила раздать всем сестрам по серьгам.

Мыло хозяйственное «72%»

Заявленный производитель ..... ОАО «Невская косметика»

Ориентировочная цена ..... 33 руб. за 400 г

Упаковка со слоном выглядит весьма привлекательно. Хотя надпись «Новинка» вызывает некоторое удивление. В любом случае мыло справилось с жиром и следами масла, но более серьезные загрязнения оказались «слону» не по зубам. К тому же для очистки рук необходима вода.

Permatex Hand Cleaner

Заявленный производитель ..... Permatex, США

Ориентировочная цена ..... 135 руб. за 397 г

Как обещано на этикетке, крем без участия воды очищает руки от сажи, масел, краски, смол и клеев. Заодно смягчает кожу и приятно пахнет. Крем действительно душист, приятен, быстро отмывает масло, грязь, но родной герметик не взял. Воды не требует.

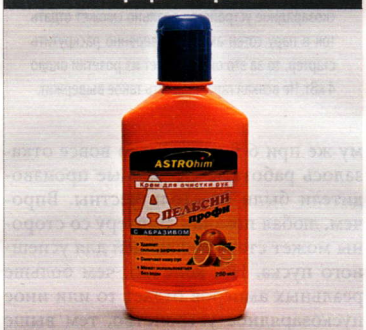
«FAIRY Нежные руки»

Заявленный производитель ..... ООО «Проктер энд Гэмбл – Новомосковск»

Ориентировочная цена ..... 40 руб. за 500 млг

Вообще-то, средство предназначено для посуды, но ведь телевизионные ролики прославляют магическую универсальную силу «Фэйри»! А тут еще добавки глицерина, ромашки и витамина Е: это как раз для рук, а не для тарелок! В общем, попробовали и убедились: масляную грязь и сажу состав смывает, остальное – нет. Для использования также необходима вода.

«Апельсин профи» с абразивом



Заявленный производитель ..... ООО «НПП «Астрохим»

Ориентировочная цена ..... 55 руб. за 250 г

Этот крем представлен как «эффективное средство для очистки рук от масла, грязи, герметиков, чернил, краски, резины и битума». На деле состав справляется с жировыми загрязнениями, но пасует перед герметиком. Легко смывается водой, не сушит кожу и, как пишут на упаковке, обладает антибактериальными свойствами.

Цитрусовый очиститель рук SP4903

Заявленный производитель ..... Step Up Brands, США

Ориентировочная цена ..... 100 руб. за 444 мл

Состав назван лосьоном-скрабом. Содержит абразив на основе пемзы, витамины, масло жожоба, экстракт алоэ. А как с моющими свойствами? Очиститель справился с масляными загрязнениями с первого раза, с герметиком – со второй попытки. С рук легко смывается водой.

«Чистик Профи»

Заявленный производитель ..... ООО «РМ»

Ориентировочная цена ..... 120 руб. за 400 г

Удаляет масляные загрязнения. С герметиком тоже справляется, хотя и с трудом. Запах приятный, но упаковка неудобная. После применения руки остаются липкими, для устранения этого придется использовать холодную воду. Впрочем, в инструкции так и сказано.

«Чистик Экстрим»

Заявленный производитель ..... ООО «РМ»

Ориентировочная цена ..... 100 руб. за 400 г

Чуть дешевле, чем «Профи», однако отмывает герметик, причем без ожесточенного втирания в кожу. Из недостатков – все та же неудобная упаковка с легко ломающейся крышкой. Запах резкий, неприятный. После применения довольно тяжело смывается холодной водой.

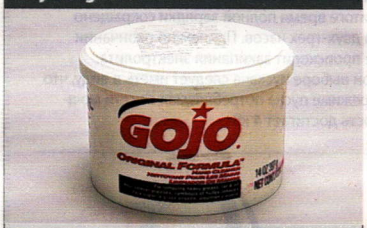
«Чистая звезда»

Заявленный производитель ..... ООО «Пинго Дистрибьюторз»

Ориентировочная цена ..... 90 руб. за 650 мл

Что именно должна счищать паста с «эксклюзивной рецептурой», производитель не указал. Реально «звезда» справилась с маслом, хотя и не без помощи воды. Остатки герметика смывает с большим трудом. Обладает довольно резким и неприятным запахом, заключена в неудобную для использования банку. Содержит антисептик и абразивные наполнители.

Gojo Original Formula



Заявленный производитель ..... Gojo Industries, США

Ориентировочная цена ..... 120 руб. за 397 г

Видать, формула этого очистителя и впрямь оригинальная: он хорошо отмывает не только масляную грязь, но и герметик, а вне рамок нашего теста справился с краской и грунтовкой! Однако для полного удаления состава с рук нужна теплая вода с мылом. Упаковка не слишком удобная для дорожных условий, но в мастерской сойдет.

Flüssige Hand-Wasch-Paste Profi

Заявленный производитель ..... Liqui Moly, Германия

Ориентировочная цена ..... 200 руб. за 500 мл

Сложные химические соединения, названия которых трудно даже выговорить, внушают уважение. Масляные загрязнения средство удаляет вполне профессионально, герметик – с большим трудом и при интенсивном втирании состава. Упаковка удобная, средство легко удаляется водой и не оставляет неприятных ощущений.

Manibel

Заявленный производитель ..... MA-FRA, Италия

Ориентировочная цена ..... 170 руб. за 1000 мл

Абразивная крошка и хорошо пенящиеся составляющие, входящие в состав средства, легко и без особых усилий справляются как с масляной грязью, так и с герметиками. Так же легко удаляют следы краски, грунта и лака (проверяли вне рамок теста, воодушевленные его результатом). Легко смывается, не оставляя неприятных ощущений. Запах резкий, но не раздражающий.

На правах рекламы

ОБВЕС ДЛЯ «ШЕВРОЛЕ-НИВЫ»

Ориентировочная цена – 18 000 руб.

Комплект «Дакар» от компании «Юролтюнинг» состоит из двух бамперов, порогов, накладок на двери, накладок на крылья и спойлера. Материал, АБС-пластик, достаточно пластичен, прекрасно ведет себя как при низких, так и при высоких температурах. Все детали устанавливаются на штатные места, не требуя доработок. В итоге ваш автомобиль станет выделяться из массы себе подобных. Впрочем, смотрите сами!

ПУСКОЗАРЯДНОЕ УСТРОЙСТВО

Ориентировочная цена – 8800 руб.

Устройство Airline AJS-250-01 собрано по оригинальной схеме преобразователя переменного напряжения 220 В/50 Гц в постоянное напряжение 12 В с высоким КПД (85%), что позволяет выдать пусковой ток до 250 А. Для зарядки батарей использован запатентованный алгоритм Вудбриджа, не реализованный ни в одном из выпускавшихся ранее устройств. В итоге время полной зарядки сокращено до двух-трех часов. Причем по окончании не происходит закипания электролита. При выборе пускача следует иметь в виду, что в режиме пуска потребляемая от сети мощность достигает 4 кВт.

ЩЕТКИ СТЕКЛООЧИСТИТЕЛЕЙ

Ориентировочная цена – 100–200 руб., в зависимости от типоразмера

Использование нанотехнологий в процессе графитового напыления позволило компании Hella минимизировать силу трения, возникающую между рабочей кромкой и стеклом. Как известно, графит высоко ценится именно благодаря «скользящим» свойствам, которые обеспечивают ровную и тихую работу щетки.
Hella предлагает новые щетки стеклоочистителя длиной от 11 до 26 дюймов, причем каждая снабжена универсальными адаптерами четырех видов, перекрывающими 95% имеющихся на рынке моделей автомобилей. Эффективность щеток оценивалась по разводам, остающимся на стекле после 500 000 циклов. При этом для изделий Hella их оказалось на 83% меньше, чем для щеток одного из азиатских брендов премиум-класса. Отличить новинку можно по метке 9XW в индексе, обозначающем размерность.

СВЕЧИ ЗАЖИГАНИЯ

Ориентировочная цена – 170–300 руб., в зависимости от модели

Свечи «За рулем» обладают стабильными эксплуатационными характеристиками. Их изолятор на 95% состоит из оксида алюминия, благодаря его высокой теплопроводности свечи защищены от термических перегрузок. Центральный электрод из медно-никелевого сплава поддерживает оптимальную температуру теплового конуса, что способствует устойчивой работе двигателя в широком диапазоне нагрузок и снижению потерь топлива. Свечи зажигания «За рулем» проходят дополнительный контроль в независимых испытательных лабораториях.

ПРОНИКАЮЩАЯ СМАЗКА

Ориентировочная цена – 50 руб.

На этот раз новую универсальную проникающую смазку AWD-40 (ANY WAY D-40) предлагает компания ХАДО. Как и другие подобные составы, эта многоцелевая аэрозольная смазка подходит для защиты от ржавчины и коррозии, разъединения заклинивших соединений, вытеснения влаги, осушения контактов, размораживания замков, очистки деталей от загрязнений. AWD-40 нейтральна к резине, дереву, лакокрасочным покрытиям, пластику и воронению. Такая смазка станет помощником в доме, на даче, в мастерской и гараже.

РАДИАТОР ДЛЯ «ХЁНДАЙ-ГЕТЦ»

Ориентировочная цена – 2450 руб.

Компания LUZAR начала поставки новой модели радиатора охлаждения 25310-1C200 (LRc HUGz02320) для автомобилей «Хёндай-Гетц» с двигателями 1,1i; 1,3i; 1,4i и механической коробкой передач. Радиаторы имеют трубчато-ленточную паяную конструкцию, изготовлены по технологии «НОКОЛОК». Толщина охлаждающей сердцевины 16 мм.

АКТИВАТОРЫ ТОПЛИВА

Ориентировочная цена – 175 и 1100 руб. («Спорт»)

Активаторы топлива зеленоградского ОАО «ХК «Халфрид» предназначены для добавки в бензин с целью достижения экономии топлива при одновременном росте мощности. Состав «Спорт» акцентирован на прибавке мощности и крутящего момента. Изготовитель даже особо подчеркивает, что не несет ответственности за поломки трансмиссии и двигателя из-за перегрузки, если неразумно пользоваться подобным «жидким турбонаддувом».

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ФАРЫ

Ориентировочная цена – 5600 и 8400 руб. соответственно

Дополнительные фары Rallye 3003 и Luminator, представленные фирмой Hella, выпущены в связи с изменением нормативов ЕС в отношении суммарной силы света всех осветительных приборов, установленных на одном автомобиле. Теперь она может достигать 480 лк вместо прежних 360 лк. Назначение дополнительных фар – длительное использование в неблагоприятных условиях, а потому их корпуса водонепроницаемы, винты изготовлены из нержавеющей стали. Благодаря оптимальному соотношению между источником света и технологией отражателей free-form новые фары обеспечивают видимость дорожного покрытия при любых погодных условиях. Кроме того, в нижней части фар установлено по шесть белых светодиодов в качестве габаритных и дневных ходовых огней.

На правах рекламы

АНТИГЕЛЬ ДЛЯ ДИЗЕЛЬНОГО ТОПЛИВА

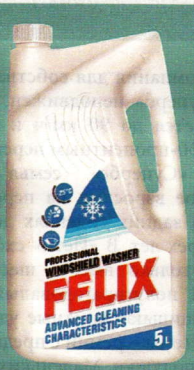
Ориентировочная цена – 280 руб. (для обработки 1000 л топлива)

Депрессорная присадка «Антигель» призвана повысить текучесть дизельного топлива в зимнее время и предотвращает его загустевание из-за образования и роста кристаллов парафина. Присадка снижает температуру гелеобразования (замерзания) и предельную температуру фильтруемости дизтоплива, облегчает пуск двигателя, снижает расход топлива. Заодно присадка продлевает срок службы форсунок и ТНВД, а также удаляет конденсат из топливного бака. Изготовлена компанией «Астрохим» с использованием немецкого пакета присадок BASF.

СТЕКЛООМЫВАЮЩАЯ ЖИДКОСТЬ

Ориентировочная цена – 380 руб. за 5 л

Профессиональная стеклоомывающая жидкость Felix разработана специально для российских климатических условий и обеспечивает работоспособность омывателя при температурах до –25 °С. Современные моющие ингредиенты эффективно удаляют грязь, не оставляют бликов и разводов на стекле. Уникальная формула стеклоомывающей жидкости Felix, выпущенной компанией «Тосол-Синтез», защищает стекла и щетки от абразивного изнашивания, а антикоррозийные присадки гарантируют инертность по отношению к лакокрасочному покрытию, пластиковым и резиновым деталям. Отдушка, разработанная ведущими парфюмерами Европы, отобьет резкий запах изопропилового спирта и наполнит салон автомобиля приятным ароматом.



СНЕГООТБРАСЫВАТЕЛЬ

Ориентировочная цена – 79 000 руб.

Новая модель снегоотбрасывателя Husqvarna ST 276EP легко и без затраты усилий с вашей стороны (машина самоходная!) расчистит двор или подъезды к дому от снега любой плотности. Для этого конструкторы предусмотрели двойную систему шнеков/крыльчаток, которая эффективно подает снег, перемалывает и только после этого выдувает его с помощью вентилятора высокой мощности. Ширина захвата снега достигает 76 см.

Темными зимними вечерами рабочее поле ярко осветит галогеновый прожектор.

УАЗ sollers

представляют марку

ДВОЙНОЙ РЕСУРС®

ГИДРАВЛИЧЕСКИЕ ЦИЛИНДРЫ ТОРМОЗОВ И СЦЕПЛЕНИЯ

Для автомобилей УАЗ

- Высокая точность изготовления;
- срок службы более 300 000 циклов;
- коррозионная стойкость деталей цилиндров;
- уплотнители из высококачественной резины.

реклама

100% контроль качества

Гарантия — 1 год.

ДВОЙНОЙ РЕСУРС КАЧЕСТВО ПРОВЕРЕНО

НАШИ РЕГИОНАЛЬНЫЕ ПРЕДСТАВИТЕЛИ на сайтах: www.zmz.ru, www.2resurs.ru www.uaz.ru

Подробная информация по тел: +7 (83161) 6 61 38, +7 (83161) 6 57 44

Двойной удар

Специалисты фирмы «Шкода» столкнули лбами собственные модели, чтобы доказать их безопасность. За скоротечным поединком наблюдал Максим Сачков. Фото автора и «Шкода».

Крэш-тестами по методике EuroNCAP уже никого не удивишь – зрители требуют еще более изощренных и нестандартных экспериментов. Поэтому я с готовностью принял приглашение «Шкоды» посмотреть на фронтальный удар с участием двух автомобилей. Конечно, уникальным такое столкновение не назовешь – машины, разные по размерам и массе, неоднократно били друг в друга многие производители из Европы, Америки, Японии. Зато эти показательные выступления не только зрелищнее столкновений с деформируемым барьером, но и ближе к реальным ситуациям. Вспомним нашумевшую аварию на Ленинском проспекте в Москве: там было все точно так же – две машины разных классов сошлись лоб в лоб с некоторым смещением…

«Суперб» и «Йети» с честью выдержали тесты по новым, более жестким требованиям EuroNCAP, введенным в прошлом году (ЗР, 2009, № 10), – обе «шкоды» получили максимальные пять звезд. Именно их выбрала компания для собственного теста. «Суперб» неподвижен, а «Йети» разгоняется до 90 км/ч и врезается в лоб с 50-процентным перекрытием.

В «Супербе» семья манекенов: двое взрослых на переднем ряду, а на задних сиденьях дети – шести и трех лет. В «Йети» схожая компания, только вместо шестилетнего ребенка полуторагодовалый малыш. Всех защищают штатные удерживающие системы – ремни с преднатяжителями и подушки. Маленьких пассажиров усадили в детские кресла.

У флагмана «Шкоды» все отлично. Водитель и сидящий рядом пассажир отделались легким испугом: стопроцентная защита головы, груди, таза и бедер (подробнее см. таблицу). Оценку слегка снизили лишь за небольшой риск повреждения правой голени у обоих.

По поводу безопасности детей и вовсе никаких нареканий.

«Йети» хоть и выглядит мельче «Суперба», но в варианте с дизельным двигателем и полным приводом на 55 кг тяжелее. И защищает экипаж никак не хуже. Ускорения головы водителя при ударе оказались более чем вдвое ниже разрешенных сертификационным Правилом № 94 ЕЭК ООН, а нагрузка

ОЦЕНКИ ЗА ПАССИВНУЮ БЕЗОПАСНОСТЬ ПО РЕЗУЛЬТАТАМ КРЭШ-ТЕСТА «ШКОДЫ»

Зоны для оценки	Максимальная оценка	«Шкода-Суперб»			«Шкода-Йети»		
		Водитель и пассажир	Ребенок, 3 года (слева)	Ребенок, 1,5 года (справа)	Водитель и пассажир	Ребенок, 6 лет (слева)	Ребенок, 3 года (справа)
Голова	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00
Грудь	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	2,91	4,00
Таз и бедра	4,00	4,00	–	–	4,00	–	–
Голени и ступни	4,00	3,72	–	–	3,99	–	–
Итого		**15,72 (14,80)***	**8,00**	**8,00**	**15,99 (14,70)**	**6,91**	**8**

**В скобках для сравнения – результаты фронтального удара EuroNCAP.*

на грудь – втрое. Незначительные нарекания лишь к степени защиты голени (на сей раз левой) водителя и груди полуторагодовалого ребенка.

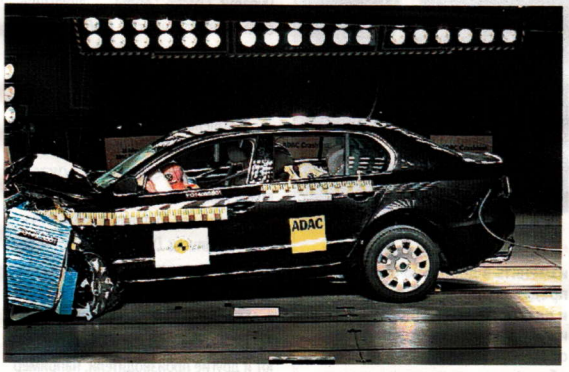
Сравним последствия этого крэш-теста с теми, что вызвал фронтальный удар по методике EuroNCAP. Судя по оценкам, при столкновении автомобилей с деформируемым барьером манекенам повезло меньше. А в реальной ситуации безопасный исход возможен, лишь когда суммарная скорость обеих машин не больше 90 км/ч. Любое превышение этого порога способно кардинально изменить ситуацию… ЗР

СЛУЖБА СОБСТВЕННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Пару лет назад «Шкода» организовала свою научно-исследовательскую группу по безопасности дорожного движения. Одна из ее основных задач – изучение причин и последствий дорожных происшествий с автомобилями «Шкода». Сотрудники группы приезжают на место аварии, анализируют расположение машин, общаются с участниками ДТП, чтобы восстановить картину столкновения. Кроме того, с согласия хозяев изучают поврежденные «шкоды» – исследуют характер деформации, проверяют сработавшие системы безопасности. Кстати, похожими исследованиями занимаются и другие автопроизводители.

Полученная информация обрабатывается и анализируется. Как показывает практика, часто тяжелые травмы оказываются следствием того, что люди неправильно пользуются или вовсе пренебрегают средствами безопасности. Например, устанавливают детское кресло неподходящей группы, не пристегиваются ремнями, оставляют на полках и сиденьях незафиксированные предметы. Поэтому для всех желающих «Шкода» на своей родине устраивает семинары, в ходе которых особое внимание, помимо правильного обращения с удерживающими системами, уделяют прогнозированию дорожной ситуации – правильной оценке скорости, времени реакции и безопасной дистанции.

РЕЗУЛЬТАТЫ, ПОКАЗАННЫЕ АВТОМОБИЛЯМИ МАРКИ «ШКОДА» В КРЭШ-ТЕСТАХ ПО МЕТОДИКЕ EURONCAP

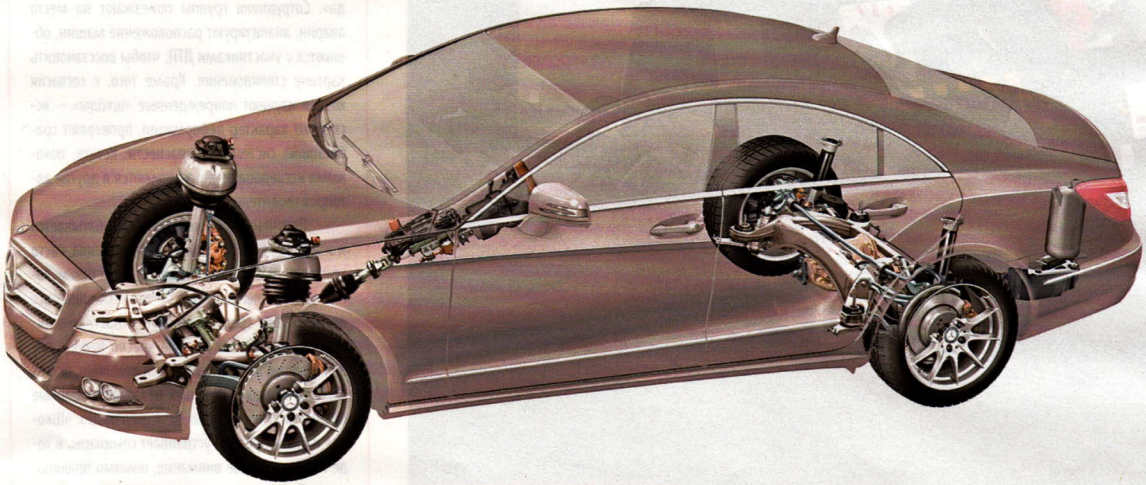


«Суперб»: защита взрослых – 90%, защита детей – 81%, защита пешеходов – 50%, системы безопасности – 71%.

«Йети»: защита взрослых – 92%, защита детей – 78%, защита пешеходов – 46%, системы безопасности – 71%.

На чем стоим?

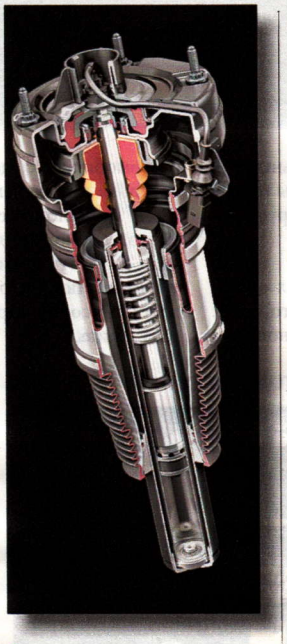
Еще недавно выделяли лишь типы подвесок – зависимая, «Мак-Ферсон», многорычажная. Непонятные имена появились, когда шасси научились приспосабливаться к дорожным ситуациям и покрытию. Ясность в названия активных, или адаптивных, подвесок вносит Максим Сачков.



История адаптивных подвесок начинается в середине 50-х годов прошлого века, когда французская фирма «Ситроен» установила гидропневматику на заднюю ось представительного «Траксьон Аван 15CV6», а чуть позже – на все четыре колеса модели DS. На каждом амортизаторе располагается сфера, разделенная мембраной на две части, в которых находится рабочая жидкость и подпирающий ее газ под давлением. В 1989 году появилась модель XM, на которой установили активную гидропневматическую подвеску **Hydractiv**. Контролируемая электроникой, она подстраивалась под дорожную ситуацию. Сегодня на «ситроенах» работает **Hydractiv** третьего поколения, причем наряду с обычной версией предлагают и более комфортную, с приставкой **Plus**.

В прошлом веке гидропневматическую подвеску устанавливали не только на «ситроены», но и на дорогие представительские автомобили: «Мерседес-Бенц», «Бентли», «Роллс-Ройс». Кстати, модели, увенчанные трехлучевой звездой, и сейчас не избегают такой схемы. Система **Active Body Control** (активный контроль за кузовом) по конструкции отличается от Hydractiv, но принцип похож: изменяя давление, задают жесткость подвески и дорожный просвет (гидроцилиндры поджимают пружины). Впрочем, у «Мерседес-Бенца» есть и варианты шасси на пневмоподвесках (**Airmatik Dual Control**), задающие дорожный просвет в зависимости от скорости и загрузки. За жесткостью амортизаторов следит **ADS** (Adaptive Damping System – система адаптивного демпфирования). А как более доступный вариант покупателям «мерседесов» предлагают подвеску **Agility Control** с механическими устройствами, регулирующими жесткость.

«Фольксваген» называет систему, управляющую настройками амортизаторов, **DCC** (aDaptive Chassis Control – адаптивный контроль за подвеской). Блок управления получает от датчиков данные о перемещении колес и кузова и соответствующим образом изменяет жесткость шасси. Характеристики задают электромагнитные клапаны, установленные на амортизаторах. Аналогичную адаптивную подвеску применяет «Ауди», однако на некоторых моделях устанавливают оригинальную систему **Audi Magnetic Ride**. Демпфирующие элементы заправлены магнитореологической жидкостью, изменяющей вязкость под действием магнитного поля. Кстати, конструкцию, работающую по такому же принципу, первым применил «Кадиллак». И название у «американцев» созвучное – **Magnetic Ride Control**.



Пневмопружины позволяют изменять в довольно широких пределах дорожный просвет и плавность хода. Иногда их устанавливают отдельно от амортизатора, но чаще объединяют ради компактности и удобства монтажа, как, например, на «Ауди-А8».

Новый член большой семьи «Фольксваген» пока не спешит расставаться с именами собственными. Интеллектуальное шасси от «Порше» с амортизаторами, управляемыми электроникой, а на некоторых моделях еще и пневмоподвеской, носит обозначение **PASM** (Porsche Active Suspension Management – активное управление подвеской). Эффективно бороться с кренами и клевками помогает другое именное оружие – **PDCC** (Porsche Dynamic Chassis Control – динамический контроль шасси). Стабилизаторы поперечной устойчивости с гидронасосами практически не дают кузову кланяться из стороны в сторону.

«Опель» почти десятилетие устанавливает **IDS** (Interactive Driving System – интерактивная система вождения) на серийные модели. Основной ее составляющей служит **CDC** (Continuous Damping Control – непрерывное управление демпфированием), настраивающий амортизаторы в зависимости от дорожных условий. Кстати, аббревиатуру **CDC** используют и другие производители, например «Ниссан». В новых моделях «Опель» хитрые электронные и механические

В подвеске Agility Control у моделей «Мерседес-Бенц» жесткость амортизаторов меняется в зависимости от частоты и амплитуды, с которой перемещается шток.

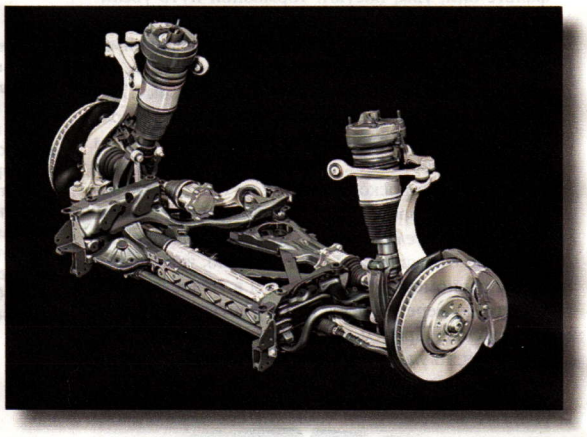
приспособления называют «флексами». Не стала исключением и подвеска – ее нарекли **FlexRide**.

У БМВ другое заветное слово – Drive. Поэтому вполне логично, что адаптивную подвеску называют **Adaptive Drive**. К ней относятся системы подавления кренов **Dynamic Drive** и регулирования жесткости амортизаторов **EDC** (Electronic Damper Control). Последней наверняка тоже придумают обозначение со словом Drive.

«Тойота» и «Лексус» пользуются общими названиями. За жесткостью амортизаторов следит система **AVS** (Adaptive Variable Suspension – адаптивная подвеска), дорожный просвет регулирует пневмоподвеска **AHC** (Active Height Control – активный контроль высоты кузова), а проходить повороты с минимальными кренами позволяет **KDSS** (Kinetic Dynamic Suspension System), управляющая гидроприводами стабилизаторов. Аналог последней у «Ниссана» и «Инфинити» – оригинальная система **HBMC** (Hydraulic Body Motion Control – гидравлический контроль за передвижением кузова), изменяющая характеристики амортизаторов и уменьшающая тем самым раскачку автомобиля из стороны в сторону.

Любопытную идею реализовала фирма «Хёндай», установив на новой «Сонате» заднюю подвеску **AGCS** (Active Geometry Control Suspension – активный контроль за изменением геометрии). Электромоторы приводят в движение тяги, изменяя углы установки колес. Таким образом электроника помогает корме подруливать в поворотах. Кстати, у некоторых автомобилей электромоторы, подчиняющиеся активному рулевому управлению, изменяют угол поворота колес. Например, **RAS** (Rear Active Steer – активные задние колеса) у «Инфинити» или **Integral Active Steering** у БМВ. ЗР

Минимальный набор для автомобиля представительского класса, обеспечивающий достойную плавность хода и надежную управляемость, – пневмоподвеска и амортизаторы с регулируемой жесткостью.



На правах рекламы

Собираетесь в путешествие

Стоите в пробке

ПТС - персональная туалетная система

Есть решение!

Pee-Wee - дорожный попутчик На все случаи жизни!

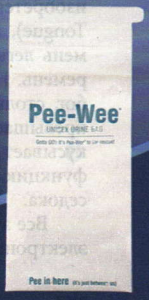
НЕЧИСТОТАМ НЕТ

ПТС-GOAnywhere
Если вы выезжаете на природу, идете в поход или собираетесь на загородное мероприятие не забывайте о естественных потребностях, о чистой и гигиеничной туалетной комнате.

Полная система GO ANYWHERE: складной туалет, шатер для туалета, рюкзак, 12 пакетов туалет в мешке (для естественных отходов).

Для мужчин, женщин и детей!
Карманный туалет Pee-Wee придет на помощь, когда рядом нет туалета, а Вам надо "сходить по-маленькому". Незаменим в автомобиле, на лодке и для людей с ограниченной подвижностью.

Карманный пакет включает: плотно закрывающийся, биологически разложимый мешок с утилизационным средством Био-Гель.



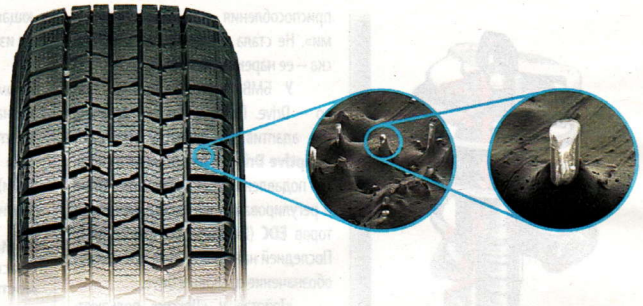
Не отказывайте себе в удобствах и комфорте!

Подробности на сайте www.nechistotam.net

По льду аки посуху

Если Джон Бойд Данлоп в конце XIX века удивил мир первой надувной шиной, то фирма Dunlop Tyres, и поныне носящая его имя, продолжает удивлять оригинальными находками, позволяющими сделать езду на автомобиле максимально комфортной и безопасной. Наступает зима, дороги покрываются ледяным панцирем, по-настоящему бороться с которым под силу лишь шипованным покрышкам. Правда, на чистом асфальте они, увы, пасуют: тормозной путь увеличивается, а дорожное полотно повреждается.

А что, если сделать шипы совсем маленькими, но зато очень-очень частыми? Такие шины и появились в линейке под названиями Graspic DS-3 и Grandtrek SJ-6. Представьте себе 12 млн. микрошипов из стекловолокна диаметром менее 50 мкм каждый! Собственно, увидеть их можно разве что под микроскопом, а вот на ощупь поверхность протектора напоминает наждачную бумагу. Самое замечательное, что это свойство сохраняется и по отношению ко льду! Важно, что микрошипы равномерно распределены в толще резины, так что по мере износа в работу вступают все новые их слои. Причем все миллионы иголочек стоят перпендикулярно поверхности шины – добиться такой ориентации было особенно сложно.



Так выглядит отдельно взятый шип при большом увеличении. Микрошипы видны лишь под микроскопом, внешне их присутствие выдает чуть сероватая поверхность резины. Но если потереть ею о сталь или лед, то покажется, будто в руках наждачная бумага.

Поролоновая вставка не влияет на балансировку шины вследствие очень малой массы. Но зато эффективно гасит звуковые колебания.

Кроме этого, устойчивость повышена другими мерами: разной жесткостью протектора – максимальной в плечевой зоне и минимальной в середине, специальными ламелями типа «Миура»… А неравномерное расстояние между шашками снижает уровень шума. В шинах для вседорожников Grandtrek SJ-6 дополнительно сделаны зигзагообразные канавки посередине протектора, сбивающие рыхлый снег в спрессованные столбики, которые и обеспечивают лучшее сцепление.

Теперь о комфортности. Здесь найдено простое, но эффективное решение для снижения шумности при проезде по стыкам бетонных плит. Обычно эти характерные стуки усиливаются за счет резонансных явлений внутри полости шины, заполненной упругим воздухом. Выяснилось, что наклеенная изнутри поролоновая лента заметно (на 1,5 дБ при 40 км/ч) снижает громкость этих стуков, уменьшая добротность своеобразного акустического «колебательного контура». При этом она не мешает монтажу шины на обычные диски и почти ничего не стоит.

Эта новинка тоже запатентована и потому на шинах других производителей так просто не появится. Но почему бы не попробовать доработать таким образом свою покрышку самостоятельно? Хуже точно не будет!

TRW показала кулачок

Компания TRW Automotive внесла усовершенствование туда, где, казалось бы, улучшать уже нечего, – в пряжку ремня безопасности. Теперь лента ремня огибает не жесткое ребро, а вращающийся валик. Хитрость в том, что это не совсем валик, а, скорее, кулачок или эксцентрик. Смысл изобретения, названного DLT (Dynamic Locking Tongue), в том, что в спокойном состоянии ремень легко огибает валик, не мешая застегивать ремень. Но при резком торможении или, не дай бог, столкновении, как только натяжение ремня превышает 45 Н, кулачок поворачивается и закусывает ремень, чем повышает его защитную функцию и уменьшает нагрузку от ремня на тело седока.

Все это работает как бы само собой: никакой электроники, только правильно рассчитанная кинематика. Новые пряжки уже устанавливают на автомобилях, произведенных в США, не за горами и их глобальная экспансия.

Проще не бывает, однако на новую пряжку выдали патент: раньше никто не додумался поставить в нее вращающийся валик-кулачок.

Всегда на связи

Современный ключ зажигания – сложный электронный прибор, позволяющий идентифицировать владельца не с помощью комбинации бороздок, а по цифровому коду. И тут фантазии разработчиков поистине нет предела. Например, новый ключ-брелок Smart Key Fob, предложенный компанией Delphi, позволяет водителю постоянно оставаться на связи с автомобилем даже на довольно приличном расстоянии (более 200 м). Система работает в относительно низкочастотном диапазоне (13,56 МГц) по технологии NFC (Near Field Communication).

Сначала данные передаются по каналу NFC, затем по интерфейсу Bluetooth. И вот они уже на экране коммуникатора.

Find My Car – функция для забывчивых. Идите к машине прямо по карте!

Брелок брелоком, но где посмотреть, закрыты ли все двери, какая температура в салоне и в двигателе, каков пробег, сколько бензина в баке и атмосфер в шинах… Для этого сойдет любое портативное устройство с экраном и интерфейсом Bluetooth: мобильный телефон-коммуникатор, ноутбук и т. п. Но и это не все. Если водитель не помнит, где припарковал автомобиль, Smart Key Fob покажет его местонахождение по карте на дисплее телефона либо укажет путь к машине стрелочкой встроенного в брелок «компаса».

Брелок может также записывать персональные настройки водителя (сиденье, зеркала, радиостанции) и восстанавливать эти настройки, если они были изменены другим пользователем.

На правах рекламы

CTEK®

ВОТКНУЛ – РАБОТАЕТ!

Если бы речь шла об аксессуарах для компьютера, такое устройство причислили бы к разряду так называемых Plug&Play, т.е. в вольном переводе «воткнул и работай». Вот и зарядное устройство MULTI XS 7000 шведской фирмы CTEK не требует от владельца особых познаний в электротехнике: оно само организует необходимый режим заряда практически любой аккумуляторной батареи емкостью от 14 до 225 А·ч, которая может оказаться на вашем автомобиле, мотоцикле, катере, в даче на колесах. И аналогия с компьютером в данном случае вполне уместна, поскольку в небольшом аккуратном корпусе содержатся на только трансформатор с выпрямителем, но и микропроцессор, как раз и управляющий процессом.

При этом вовсе нет необходимости отключать батарею от бортовой сети: MULTI XS 7000 не допустит ни опасного искрения при подключении проводов (даже, если перепутать полярность!), ни превышения напряжения, опасного для современной электроники, коей буквально нашпигованы нынешние авто.

Мало того: многие так называемые «автоматические» зарядные устройства упорно отказываются начинать процесс, если батарея была глубоко разряжена. А MULTI XS 7000 как раз на этот случай имеет специальный режим Recond для их восстановления. Чтобы оживить, казалось бы, навсегда уснувшую батарею, на ее клеммы подается повышенное до 16 В напряжение при ограничении тока до 1,5 А. Эти значения выбраны, исходя из безопасности для бортовой электроники и условий пробуждения АКБ. Через некоторое время, как только аккумулятор начнет нормально принимать заряд, устройство само переключится в обычный режим.

Кстати, «обычным» он является лишь с точки зрения самого MULTI XS 7000. А непосвященному диаграммы изменения напряжения и тока покажутся недоступно сложными. Сначала аппарат подает на клеммы импульсное напряжение, устраняя возможную сульфатацию, затем начинается щадящий режим заряда с ограничением тока до 3 А. Если все в порядке и в течение 6 часов батарея начнет выдавать 10,5 В, MULTI XS 7000 приступит к основному режиму, заряжая батарею максимально допустимым током, пока она не наберет 80% своей емкости. И, наконец, на завершающем этапе устройство переходит в режим заряда при постоянном напряжении с плавным снижением тока практически до нуля.

После окончания зарядки MULTI XS 7000 автоматически переходит в импульсный режим. Он позволяет поддерживать батарею в состоянии полной готовности сколь угодно долгое время (напомним, что в современном автомобиле батарея при длительной стоянке постепенно разряжается, т.к. продолжает питать, например, контроллер двигателя, магнитолу, хотя и кажется, что эти приборы выключены). Отличаются режимы тем, что в первом случае на клеммы подается напряжение около 13,6 В, во втором – редкие одиночные импульсы тока в 5 А, как только напряжение на клеммах упадет ниже установленного значения. При этом практически не происходит испарения электролита, что очень важно для необслуживаемых батарей.

Еще одно применение MULTI XS 7000 выходит за рамки заряда: устройство удобно подключить к бортовой сети на время замены аккумулятора. Не секрет, что при пропадании напряжения сбрасываются настройки той же магнитолы и (это еще менее приятно) адаптивных контроллеров двигателя или коробки передач. В современных автомобилях они постепенно «привыкают» к вашему стилю вождения, делая процесс управления автомобилем максимально приятным. Длится такое обучение около недели, и после отключения батареи его приходится начинать заново. Если, конечно, вы не догадались воспользоваться возможностями MULTI XS 7000! Кстати, это не единственная модель в линейке зарядных устройств от CTEK, но о других – в следующем выпуске.

При этом рекомендации таких известных производителей, как Aston Martin, Bentley, Ferrari, Lamborghini, Maybach, Mercedes-Benz, Porsche гарантируют, что автомобильная электроника (даже такая сложная, как в названных марках) не будет повреждена.

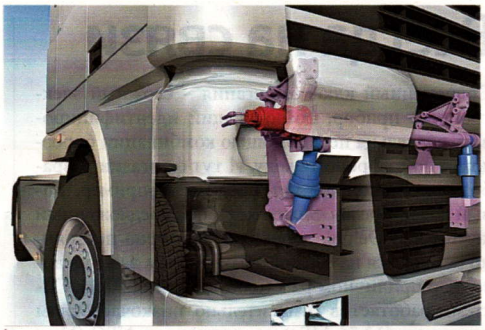
(499) 165-33-63, 165-00-00, www.ctek.ru

Как в легковушке

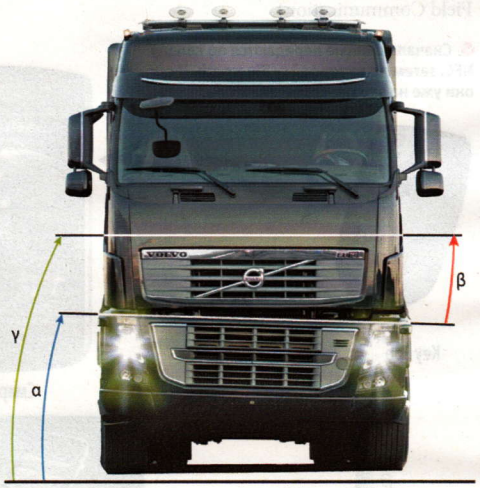
Современные магистральные грузовики имеют две системы подвески: первичную для шасси и вторичную для кабины водителя. Причина проста: между массами пустого и полностью нагруженного тягача слишком большая разница, чтобы обеспечить одновременно комфорт и необходимую грузоподъемность. Поэтому кабину нынче подвешивают отдельно на упругих элементах меньшей жесткости и снабжают амортизаторами, рассчитанными именно на ее массу. Все вроде бы получается отлично, но в поворотах кабина слишком сильно кренится, что не только некомфортно, но и ухудшает обратную связь автомобиль – водитель. А это уже негативно влияет на безопасность. Улучшает ситуацию специальная торсионная пружина, но она же портит комфорт на неровных дорогах…

Компания TNO додумалась установить между шасси и кабиной активную подвеску ARS (Active Roll Stabilization) с гидроприводом. Не вдаваясь глубоко в технические подробности, скажем, что торсион стабилизатора разрезали и полученные части (неравные) соединили через гидроцилиндр. Управляя давлением жидкости, можно компенсировать крены кабины в любой нужной степени. А следят за этим отдельный процессор и до 20 (!) датчиков угловых и линейных ускорений. Опытный образец тягача заставили выполнять переставку на скорости до 70 км/ч с боковыми ускорениями до 3 м/с². Результат на полученном графике говорит сам за себя.

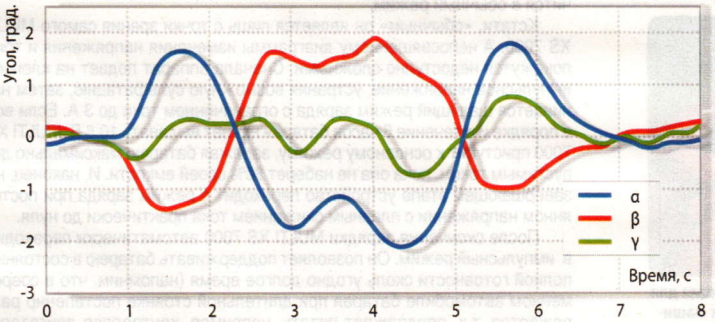
Пока что новая система пожирает 850 Вт мощности, в дальнейшем ее энергопотребление обещают снизить до 500 Вт. Правда, серийная перспектива новинки зависит не столько от этой цифры, сколько от суммы, на которую вырастет себестоимость грузовика.



Гидромеханическая часть новой подвески выглядит не слишком сложной, но это лишь исполнительные элементы системы.



Принцип работы ARS заключается в создании колебаний кабины, противофазных наклонам шасси при маневрах, отчего результирующая амплитуда наклонов кабины заметно уменьшается!



Телефонное право

За работой насоса будет следить мобильник. При достижении нужного давления он зазвонит и замигает буковками *OK*.

В шинных компрессорах зачастую (это подтверждают и экспертизы ЗР) врет манометр. Поэтому уловить правильный момент для прекращения процесса бывает нелегко. Новое решение Filling Assistant, предложенное фирмой Continental, позволяет следить за ростом давления в колесе на экране смартфона. Как только нужный уровень будет достигнут, раздастся звуковой сигнал и картинка замигает.

Очевидно, что нужную программу загрузить не так сложно, но откуда телефон возьмет информацию о давлении? Нужно установить шины, снабженные соответствующими сенсорами (в перспективе они будут интегрированы непосредственно в толщу резины). Опытный образец новинки – на наших снимках, серийное внедрение обещают лишь в 2013 году.

Просто будь мужчиной

Заменить воздушный фильтр на «Ниссане-Кашкай» по силам даже нежным пальчикам с маникюром. Большинство других работ требуют сноровки и хватки, предупреждают Игорь Козлов и Константин Якубов (фото).

ЛЕГКИЙ ФЛИРТ

Заменить воздушный фильтр «Кашкая» не сложнее, чем открыть косметичку: отстегни две защелки-карабина да и вынь кассету из корпуса. Фильтроэлемент асимметричный, поэтому уложить его неверно не получится. Очень красивое решение! Только берегите голову: капот поднимается невысоко и, уж поверьте, приложиться об острую кромку – больно.

Удачно организован доступ к лампам поворотников: повернул патрон со скользящими контактами – и вот он, огарок. Несложно поменять и лампочки головного света, правда, только в правой фаре. Слева мешает воздуховод впускного тракта двигателя. Снять его просто (держится всего на двух пистонах), однако доступ к тыльной стороне фары перекрыт толстым и жестким жгутом проводов. Пожалуй, здесь зеркальце и тонкие пальчики будут весьма кстати.

Если бог наградил ручищами-лопатами, то при замене ламп в противотуманках рискуете застрять в узком окне между подкрылком и «юбкой» бампера. Перегоревшую лампочку, повернув патрон, достаем не церемонясь. А вот новую, поскольку работаем почти на ощупь, заводим нежно и аккуратно, чтобы не извозить колбу в грязи. Напомним: галогенки этого не любят.

ПРАВИЛА СЪЕМА

Фонари для замены ламп нужно снимать. Отвернуть крепеж – полдела, надо еще сдернуть колпак с двух цепких фиксаторов, что непросто. Удобнее это делать вдвоем: один тянет фонарь строго назад, а другой скользящими ударами по колпаку преодолевает посадку оптики. Здесь главное – дозировать силу удара, чтобы не рас-

Nissan Qashqai

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

ДЕБЮТ: 2006 год, Париж. В 2010-м модель обновили.

КУЗОВ: 5-дверный универсал (SUV). В 2008 году появилась 7-местная версия «Кашкай+2».

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые – 1,6 л, 115 л.с.; 2,0 л, 140 л.с. (участник теста); дизельные – 1,6 л, 106 л с.; 2,0 л, 150 л.с.

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: M5, M6 или CVT (вариатор – участник теста).

ПРИВОД: передний или полный.

КОМПЛЕКТАЦИИ: XE, SE, SU, SU+, SE+, LE+.

ЦЕНА В ОКТЯБРЕ 2010 ГОДА: 753 000–1 204 000 рублей.

колоть пластик, иначе из-за копеечной лампочки придется менять фонарь целиком. Еще один подводный камень: устанавливая плату с лампами в корпус, заправьте проводку таким образом, чтобы ее не перекусило о ложемент колодки. Иначе вся работа насмарку – в разорванной цепи даже исправная лампа светить не будет. Вот и выбирай: то ли, рискуя сломать, возиться самому, то ли ехать в сервис, обозначая маневры руками (надеюсь, еще помните пункт 8.1 Правил?).

К перегоревшему противотуманному фонарю обычно относятся не столь трепетно. Но и там заменить лампу не так-то просто. Фонарь надо снять, а закреплен он на двух пластинчатых фиксаторах, встающих враспор в окне бампера. Типичное решение, только пластинки эти коротковаты и вместо того, чтобы защелкиваться за изгиб, проваливаются до своего торца. При снятии либо выворачиваешь их наизнанку, либо ломаешь посадочное место в пластиковом корпусе. Третий, гуманный способ – с хитрецой. Сперва, подцепив фонарь «минусовой» отверткой, поддеваем его, заводим в образовавшуюся щель другую отвертку и, нажав на заветную пластинку, высвобождаем ее.

«Кашкай» пусть скромный, но вседорожник. Поэтому вместо штатной пластиковой защиты моторного отсека многие ставят стальную. При замене масла ее приходится снимать, поскольку в ней нет отверстий для доступа к фильтру и сливным пробкам на агрегатах. Процесс не из легких: закладные гайки норовят провернуться, поэтому их поддерживают другой рукой, а саму защиту, чтобы не рухнула на голову, как раз головой и подпирают.

Сливной пробки на радиаторе не предусмотрено, для замены охлаждающей жидкости снимаем нижний патрубок. Проще с трубки-переходника на нижней поперечине кузова – доступ намного лучше. Плохо, что патрубок этот входит в радиатор не снизу, а посередке левого бачка, поэтому часть жидкости остается в ловушке. Не переворачивать же машину вверх колесами! На блоке двигателя сливная пробка есть, но подобраться к ней непросто: надо снимать правую опору силового агрегата, то есть вывешивать его. Выбор невелик: невзирая на неудобства, пробираться к пробке или сливать «кипяток», пока термостат не закрылся, – тогда жидкость вытечет почти полностью. Будьте осторожны!

Для доступа к поликлиновому ремню выворачиваем колеса до упора вправо и вынимаем шесть пистонов бокового щитка, прикрывающего моторный отсек со стороны правой колесной арки. В приводе есть автоматический натяжитель, поэтому с настройкой ремня не ошибетесь. Для удобства колесо все же лучше снять. Заодно проверите состояние тормозных колодок. Кстати, механизмы здесь, как и сзади, без сюрпризов.

ОТ ЛЮБВИ ДО НЕНАВИСТИ

Даже бывалый автолюбитель, решив самостоятельно поменять свечи зажигания, не сдержит эмоций: ну кто же это придумал! Надо снимать дроссельный узел, впускной коллектор (свечи находятся под ним)… Наверняка, увидев такую компоновку, многие вернут на место уже снятую пластиковую накладку двигателя и отправятся к спецам. И только настоящие мужчины пойдут до конца. Для них поясним нюансы.

Главное – не терять хладнокровия: лучше потратить чуть больше времени, чем что-нибудь сломать. Например, обломить штуцер вакуумного усилителя тормозов на впускном коллекторе. Заранее запаситесь свечной головкой «на 14» (может оказаться, все разберете, а ключик-то не тот), а также новыми прокладками коллектора, клапана адсорбера и дросселя. Они недорогие, эти резинки, и считаются одноразовыми, однако при должной сноровке сумеете сохранить и старые. Надо лишь не спеша отделять узлы от привалочной плоскости, убеждаясь в том, что прокладка прилипла только к одному из них. Если та «сыграла на два фронта», поправляем тупой отверткой. Излишне напоминать, что инструмент должен быть добротным и соответствовать калибру крепежа.

Дальнейшая последовательность такая же, как на «Ниссане-Тиида» (ЗР, 2010, № 1). Та машина, напомним, была с мотором 1,6 л, но применительно к описываемому двухлитровому агрегату MR20 суть не поменялась. Точно так же, ослабив хомуты, снимаем патрубок дроссельного узла вместе со шлангом вентиляции картера, а затем – клапан вентиляции адсорбера и дроссель. Теперь долой крепеж коллектора: два болта на клапанной крышке и пять на головке блока. Аккуратно сняв «паук» и индивидуальные катушки, отстегнув разъемы, добираемся до святая святых – свечных колодцев. Казалось бы, трудности позади, но, тем не менее, торопиться не надо. Свечи затягиваем моментом 20 Н·м – не более, иначе могут обломиться! Крепеж катушек – 7 Н·м, коллектора – 28 Н·м, причем в строгой последовательности: от центра к краям. Моменты затя-

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ НЕКОТОРЫХ ЗАПЧАСТЕЙ У ДИЛЕРОВ

Запчасть	Стоимость, руб.
Комплект щеток стеклоочистителей (две передние щетки + одна задняя)	2610
Масло в двигатель MR20 (объем масла 4,4 л)	1540*
Масло в вариатор (9,5 л, для версии 4WD)	6740*
Масло МКП (2,3 л)	1000
Фильтр масляный/воздушный/салонный	400/1430/1550
Свечи зажигания, комплект	4000
Комплект прокладок коллектора, дроссельного узла и клапана адсорбера	1980
Ремень поликлиновой	1630
Тормозные колодки передние/задние	3340/2750
Тормозные диски передние/задние	7610/8510

*В разлив.

НЕКОТОРЫЕ РАБОТЫ ПО ЗАМЕНЕ

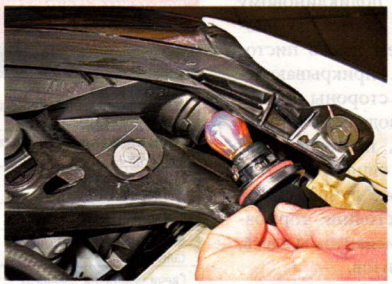
Наименование позиции	Периодичность, тыс. км (лет)
Масло в двигателе (Nissan API SL или SM 5W-40), масляный фильтр	15 (1)
Фильтры: воздушный двигателя и салонный	30 (2)
Ремень поликлиновой	–*
Масло в вариаторе (Nissan CVT NS-2)	60 (4)
Масло в МКП (Nissan API GL-4, SAE 75W-80)	90 (6)
Масло в угловом и заднем редукторах (Nissan API GL-5, 80W-90)	60 (4)
Антифриз в системе охлаждения (Nissan L250)	90 (6)
Жидкость в приводе тормозов (DOT-4)	30 (2)

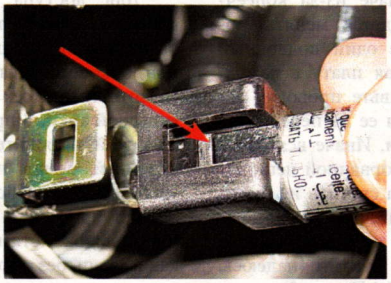
*Проверка, замена по состоянию.

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ ОТДЕЛЬНЫХ РАБОТ У ДИЛЕРОВ

Работа	Стоимость, руб.
Компьютерная диагностика двигателя	1020
Диагностика ходовой части и тормозов	2050
Замена масла и фильтра двигателя	1020
Замена фильтра воздушного или салонного	410
Замена свечей зажигания	1020
Замена поликлинового ремня	1640
Замена охлаждающей жидкости	1230
Замена масла в МКП/вариаторе	1230/1230
Замена масла в редукторе угловом/заднем	820/820
Замена тормозных колодок передних/задних	1850/1850
Регулировка углов установки колес	4100
Нормочас	2050

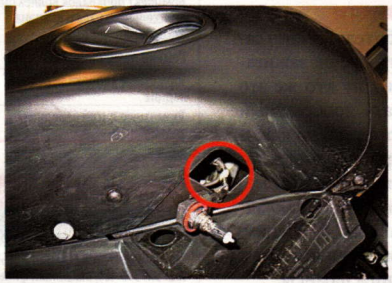
Лампочки поворотников в фарах поменяли за рекордные 20 секунд! Посадка патронов вполне приемлема. Чтобы их повернуть, достаточно небольшого усилия.

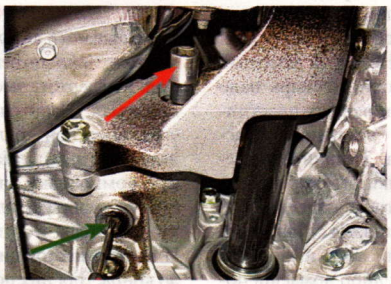




На вариаторе щуп с фиксатором. Чтобы его освободить, нажимаем на язычок (указан стрелкой) тонкой отверткой или, например, зубочисткой.

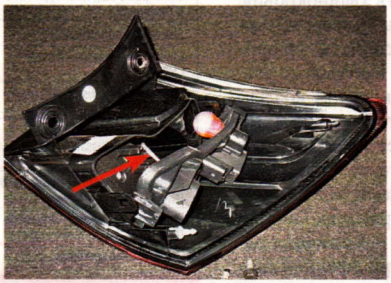
Казалось, в столь узком окне (обведено кружочком) даже девичья рука застрянет. Однако бампер с подкрылком податливы, поэтому до противотуманок доберетесь.

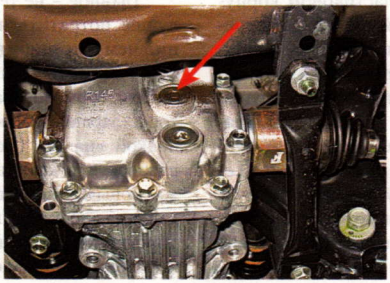




Сливная пробка на угловом редукторе (зеленая стрелка) – под шестигранник «на 10»; не спутайте с соседней, более крупной. Заливная (она же контрольная) указана красной стрелкой.

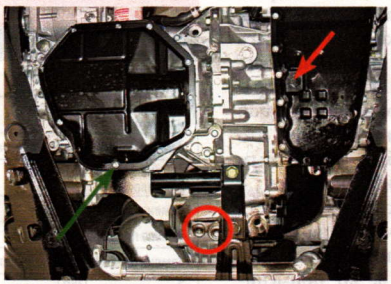
В фонаре нового образца лишь одна лампочка – поворотника. Но появился капкан для проводки (стрелка): если последнюю перед установкой платы не заправить, запросто повредите.

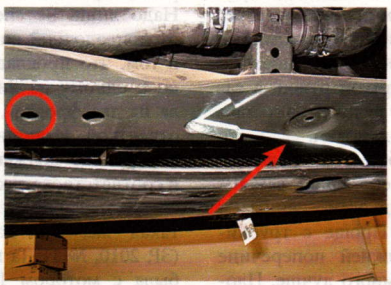




В редукторе заднего моста пробки тоже под шестигранник «на 10». Доступ к заливной (стрелка) – через предусмотренное в подрамнике отверстие.

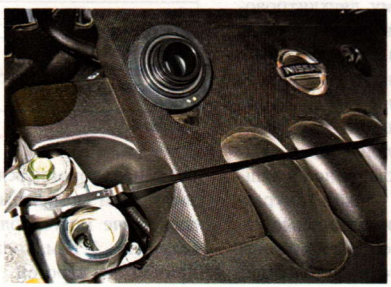
Сливная пробка двигателя показана зеленой стрелкой, вариатора – красной, соответственно под ключи «на 12» и «на 19». Кружком обведена сливная пробка углового редуктора.

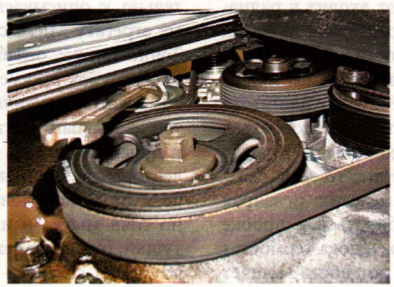




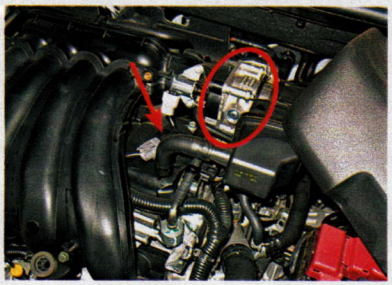
Чтобы гайки крепления силовой защиты не проворачивались, посадите их на клей, обезжирив поверхность самой гайки и полости усилителя (кружок). Выше – патрубки системы охлаждения.

К щупу двигателя претензий нет: на стержне след масла виден превосходно. Заливная горловина менее удобна, поскольку с горлышком: масло приходится заливать тонкой струйкой.

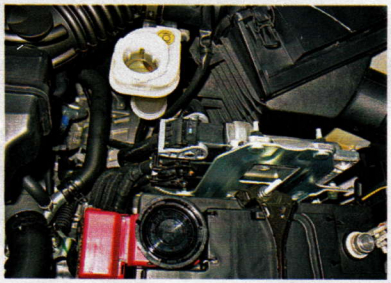




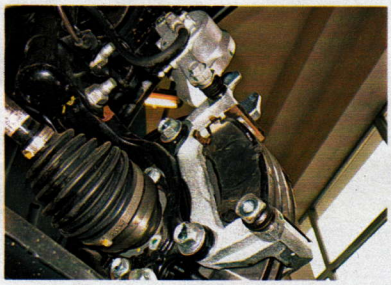
Автоматический натяжитель поликлинового ремня отводим ключом «на 14» по часовой стрелке и, придерживая (не волнуйтесь, усилие невелико), снимаем ремень со шкива коленвала.



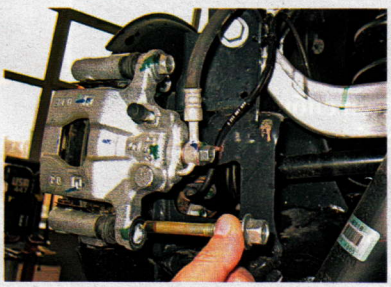
Свечи здесь под катушками (одна из них показана стрелкой), а те, в свою очередь, под впускным коллектором. Дроссельный узел, который тоже предстоит снять, обведен овалом.



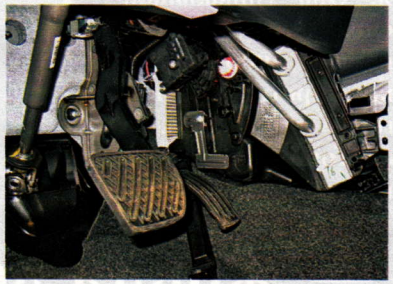
Долить тормозную жидкость или отсосать ее излишки шприцем с трубочкой несложно.



Передний тормоз: при замене колодок нанесите на постели в скобе тонкий слой высокотемпературной смазки. Скоба-пищалка предельного износа должна быть на внутренней колодке сверху…



…а на заднем механизме – на внутренней снизу. Нижний палец суппорта имеет резиновую втулочку на конце – не перепутайте! Момент затяжки колесных гаек – 120 Н·м.



Посмотреть бы в глаза конструктору, так запрятавшему салонный фильтр! Старый элемент, изорвав при съеме, еще вытащишь, а вот с установкой нового помучаешься.

ОЦЕНКА ТРУДОЕМКОСТИ ОБСЛУЖИВАНИЯ*

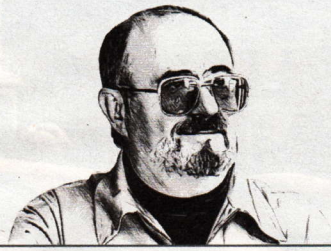
Название операции	Описание операции	Итоговая оценка
Замена масла в двигателе	+ Удобный щуп – Надо снимать защиту моторного отсека, узкая заливная горловина	3
Замена воздушного фильтра	+ Отличный доступ, продуманная конструкция – Нет	5
Замена свечей зажигания	+ Хвалить не за что – Надо снимать много соседних деталей	2
Замена поликлинового ремня	+ Есть автоматический натяжитель – Существенных недостатков нет	4,5
Замена ОЖ двигателя	+ Хороший доступ к расширительному бачку – Нет пробки на радиаторе, сложно выкрутить пробку на блоке	3
Замена масла в CVT	+ На ручке щупа указан тип масла – Хитрая фиксация щупа, по незнанию легко сломать	–**
Замена масла в МКП	+ Обычная процедура – Сливная пробка под редкий размер ключа	3,5
Замена масла в угловом и заднем редукторах	+ Единый инструмент – Можно спутать сливную пробку на угловом редукторе с заглушкой	4
Замена тормозных колодок	+ Привычная конструкция – В оригинальном комплекте колодки без пластин	4
Замена салонного фильтра	+ – – Крайне неудобно	2
Замена ламп в головных фарах	+ Отличный доступ к поворотникам, приемлемый – к лампам правой фары – Слева тесно, надо снимать воздуховод и, возможно, крепление жгута проводов	3,5
Замена ламп в фонарях	+ Большой ресурс светодиодов габариток и стопов – Для замены остальных ламп фонари надо снимать; тугая посадка фонарей	3,5
ИТОГ	Модель – типичный представитель так называемого класса дилерских машин: спроектирована для обслуживания в условиях сервиса. Покупая такой автомобиль, это следует иметь в виду.	

*Авто с мотором MR20 (2,0 л) в сравнении с «Шевроле-Нива», трудоемкость обслуживания которой условно оценена в четыре балла по пятибалльной шкале (ЗР, 2008, № 6). **Нет объекта для сравнения (у «Шевроле-Нива» МКП).

жек болтов кронштейнов коллектора и дроссельного узла – 10 Н·м. Рука мастера эти усилия определит безошибочно, а вот малоопытному пригодится динамометрический ключ. В итоге двойка за эту операцию.

Как думаете, сколько баллов заслуживает замена салонного фильтра? Двойки, пожалуй, будет много. Ведь по официальной методике (дилеры обязаны ее придерживаться) надо снимать педальный узел и электропривод заслонок печки! В одном из «серых» сервисов довелось подсмотреть другой прием: извлекая старый фильтроэлемент, его просто разрывают, а новый сжимают по вертикали в узкую полоску и в таком виде вводят в окно. Мол, под напором воздуха эта скомканная бумажка расправится, словно парус. Так ли это, никто не проверял. ЗР

Благодарим компанию Genser на улице Лобачевского (Москва) за содействие в подготовке материала.



Текущий репертуар

Шлангам системы охлаждения порой тоже надо уделять внимание, убеждает Анатолий Вайсман.

С утечками охлаждающей жидкости чаще встречаются владельцы отечественных автомобилей, особенно неновых. У изделий бывшего советского автопрома немало проблем – в частности, с комплектующими. Впрочем, и иномарки, состарившись, тоже могут преподносить сюрпризы. Чаще всего жидкость убегает в местах соединений шлангов с различными патрубками. Поначалу течь незаметна, капли горячей жидкости испаряются почти бесследно. Холодный же тосол прекрасно просачивается в любые щели, но его легко нащупать. Проведешь рукой – мокро. Потрешь между пальцами – ощущается что-то вязкое. Наконец, можно и лизнуть палец. Сладковато? Вряд ли это божья роса. Обязан напомнить: антифриз ядовит, пить его нельзя. Но это же не цианистый калий, сплюнь – и будь здоров!

Иногда производители окрашивают охлаждающие жидкости в яркий цвет, тогда следы утечки найти легче. Некоторые жидкости флуоресцируют в свете ультрафиолетовой лампы. Чтобы быстрее найти место утечки, мы подаем в систему охлаждения достаточно большое избыточное давление, до 1–1,5 бар. Следим по манометру: больше 2 бар не всякий радиатор выдержит! Оснастка простейшая. У меня есть пробки и радиаторов, и расширительных бачков для разных автомобилей, со встроенными вентилями от колес. Приспосабливали их по-разному. В металлической пробке сверлили отверстие и впаивали вентиль. В пластмассовые проще ставить вентили от бескамерных шин.

Жидкость нередко капает в самых неудобных местах. Найти, где именно, не всегда просто. Для некоторых отечественных машин верно правило: под ноги водителю обычно натекает из соединений шлангов с патрубками отопителя. А к пассажиру – из крана отопителя, если он имеется. Нет его – изучаем другие варианты. Разумеется, таких вопросов больше при ремонте какой-нибудь старой иномарки, не знакомой слесарям. Тогда садимся за книжки!

Едва ли не главная причина утечек в том, что после долгой службы шланги дубеют, теряют эластичность. Это сильнее сказывается на непрогретой машине, быстро едущей по неровной дороге. Шланги вибрируют на патрубках, твердая резина колебаний не компенсирует, вот тосол, к тому же под давлением, и льется! Сильней напрягаются толстые шланги, соединяющие силовой агрегат с радиатором системы охлаждения. Радиатор закреплен на кузове, а двигатель «дышит» на своих подушках-опорах. Чем хуже дорога и состояние опор, чем больше взаимные перемещения, тем больше нагружены шланги и патрубки. Случается, патрубок из радиатора просто вырывает.

Если шланги от старости заметно распухли, растрескались или стали твердыми, их безжалостно меняем – весь комплект, чтобы потом к этому не возвращаться. Конечно, важно избежать подделки. Скажем, город Балаково славен не только большим заводом, производящим эти самые шланги, но и артельными заводиками. Продукция последних порой даже красивее оригинала, но где гарантия, что вскоре не подведет?

Морщинистое лицо старости с глубокими следами работы потрепанного шланга в паре с винтовым хомутом.

Хомут пружинный, жесткий. Достоинства – постоянная нагрузка на резину шланга, большая площадь контакта, гладкая поверхность.

Еще одна проблема. При затяжке хомута трение между ним и резиной распределяется неравномерно: возле замка резина сморщивается в складку, а рядом растянута – ее легче прорезать. Чтобы этого не происходило, некоторые смазывают ее маслом. Но резина немаслостойка – размякнет, и тогда хомут, особенно ленточный, легко ее прорежет. Безопаснее натирать ее графитом или мылом. В продаже немало силиконовых препаратов. Например, в поролоновых щетках для обуви. Пользуйтесь!

Хомут – предмет вроде бы нехитрый. Но не зря же от ленточных ушли! Неудобные в работе (надежно не затянешь), они замечательно резали шланги. Им на смену пришли червячные хомуты, поначалу без отбортовок. Их острые кромки резали ничуть не хуже – благо затянуть стало нетрудно. Как ни странно, такие продают по сей день. Позднее пошли хомуты с отбортовками. Эти получше, но могут мять резину выступающими местами червячного узла. Лучшие хомуты – жесткие, пружинные. Удобны при установке: сжал пассатижами, надел, отпустил – хомут надежно охватил резину да так и будет держать, подтягивать не придется. Площадь контакта большая, поверхность гладкая, шланг не страдает. Увы, в продаже такие редки, но если сумеете купить – ставьте смело! Не забудем только, что внутренний диаметр жесткого хомута должен быть правильно подобран к шлангу, надетому на патрубок.

Итак, если к долго служившим шлангам и хомутам уже нет доверия, не стоит их штопать, заклеивать, обматывать изоляцией, переворачивать и т.д. Если уж шланг умер, да здравствует новый! ЗР

Исправленному – верить

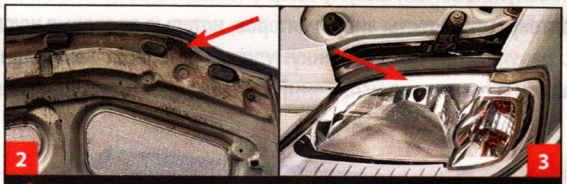
При всех несомненных достоинствах самого доступного «Рено» есть у него и мелкие недостатки. Их лучше сразу устранить, считает Геннадий Емелькин.

ЩЕТКИ. Работа щеток стеклоочистителя сразу не понравилась! Сектор очистки правой щетки в верхней части не перекрывает сектора левой – посередине свисает клювом неочищенный треугольник. Когда правая щетка возвращается обратно, с грязного участка на очищенную поверхность стекает грязь. Пытаясь избавиться от этого недостатка, я сначала заменил левую 50-сантиметровую щетку 65-сантиметровой. Все удовольствие обошлось в 300 рублей. Правая щетка «родная», длиной 50 см. Чтобы счищаемая ею грязь попадала в сектор левой щетки и снималась ее обратным ходом, правая щетка при работе должна уходить чуть левее. Но если ее переставить на шлицах, внизу останется широкий неочищенный сектор. Поэтому наконечник поводка мы разогнули, и теперь замок щетки параллелен оси поводка. Последний пришлось снять с автомобиля (в этой операции полезен съемник, на худой конец Г-образные пассатижи) и разгибать в тисках.

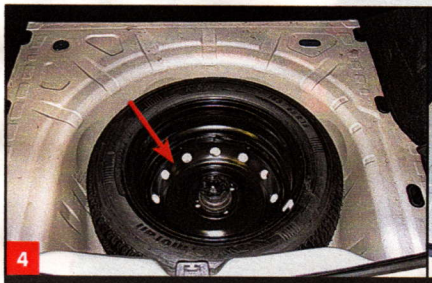
Процедура несложная. И пусть после такой доработки щетка в исходном положении лежит под небольшим углом к нижней кромке ветрового стекла, зато увеличивается сектор обзора и нет потеков (фото 1).

Дворники после доработки.

ЩЕЛИ. Между передней кромкой капота и облицовкой довольно широкие щели. Через них в моторный отсек попадает немало грязи. Особенно велики щели над фарами. Для заделки мы воспользовались самоклеящейся шумоизоляцией толщиной 8 мм. Лист материала 150×100 см стоит около 300 рублей. Из него нарезали полоски шириной 17–18 мм. Внутреннюю сторону капота вдоль кромки тщательно протерли ветошью с уайт-спиритом, удалили следы антикора и только потом наклеили уплотнение (фото 2). То же самое сделали с фарами (фото 3). Кстати, если у вас нет уплотнителя нужной толщины, можете использовать тонкий в несколько слоев.



Уплотнители не пропустят грязь под капот.



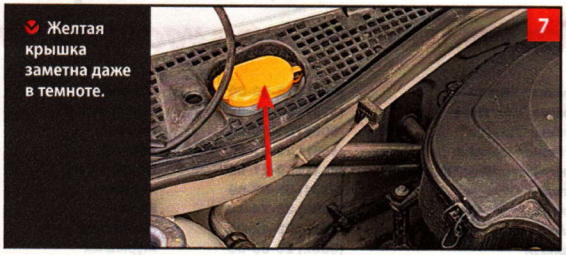
Запаска «мордой вниз» образует дополнительную нишу.

Фанерная крышка над запаской делает пол багажника ровным.

БАГАЖНИК. Он у «Логана» не мал, но есть и скрытые резервы. Штатная запаска лежит в нише «лицом» вверх, и ее внутренний объем не используется. Если ее перевернуть (фото 4), туда отлично укладываются буксировочный трос, инструмент и другая мелочовка. А чтобы пол багажника оставался ровным, мы прикрыли запаску фанерной разрезной крышкой (фото 5). Ее половинки соединили листом тонкой (3 мм) шумоизоляции. Такое шарнирное соединение заодно отлично гасит вибрации.

ТРАВМЫ. Однажды я порезал руку об острую верхнюю кромку багажного отсека. На фото она показана стрелкой. Чтобы этого не случилось впредь, оклеил опасную грань широким скотчем по всей длине проема (фото 6).

Эту кромку стоит оклеить хотя бы скотчем.



Желтая крышка заметна даже в темноте.

ТЕМЕНЬ. На многих автомобилях крышки заливных горловин сделаны яркими. На «Логане» же крышка бачка омывающей жидкости черная, находится в малозаметном месте, так что в сумерках ее и не разглядишь. Если покрасить ее любой яркой краской, никогда не ошибешься (фото 7). ЗР

Летящей походкой

«Десятку», оснащенную стойками с регулируемыми амортизаторами, легко адаптировать к разным дорогам и индивидуальной манере езды любого водителя, убедился Андрей Сидоров.

НЕМНОГО О ЖЕСТКОСТИ

Комфорт и управляемость стандартной вазовской «десятки» известны. На хорошем шоссе и умеренной скорости эти два качества-антагониста худо-бедно уживаются. Если не требовать от машины остроты управления спорткара вкупе с комфортом лимузина, можно обойтись штатными настройками ходовой части. Особенно если даже на «зеленых» магистралях не разгоняться быстрее 110 км/ч. Но оставим моральные аспекты, поговорим о технических.

Сделать подвеску, одинаково приспособленную к ухабистой дороге и отличному шоссе, возможно. И делают, но опция эта – привилегия дорогих и породистых автомобилей, в когорту которых ВАЗ пока не вхож. И что же, мириться с этой несправедливостью? Вовсе не обязательно! Самарское НПП «Система технологий» готовит в серию свою последнюю разработку – подвеску SS20 с регулируемыми амортизаторами. Нашей «десятке» достался первый предсерийный комплект, без грифа «Для служебного пользования». Чтобы понять, как работает такая подвеска, вспомним немного теории.

Задача амортизатора – гасить колебания кузова при проезде по неровностям дороги. Поэтому говорить о жесткости амортизатора неверно. То, что мы обычно понимаем под ней, – сила, противодействующая движению штока в зависимости от скорости его перемещения. Но не будем умничать, пусть будет «жесткость». Жесткость же подвески определяется упругими элементами, на «десятке» – пружинами. И еще один нюанс: чем жестче амортизатор, то есть чем больше сила сопротивления, тем ниже амплитуда колебаний системы. Собственным сиденьем подвеску мы ощущаем как более жесткую, то есть трясучую. Никакого противоречия здесь нет: при быстрой езде по кочкам тугие амортизаторы не дают пружинам «дышать полной грудью», те не успевают приподнимать кузов и вынуждены работать при большем сжатии – в более жесткой зоне. Отсюда и тряска, и уменьшение динамического клиренса. Зато колеса четче отслеживают рельеф дороги и, следовательно, автомобиль лучше управляется. До определенного, разумеется, предела.

Чрезмерная жесткость амортизаторов заставит машину скакать по неровностям, как мячик, и об управляемости не будет и речи. Заметим, что нас в первую очередь интересует жесткость хода отбоя – именно она в большей мере отвечает за баланс комфорта и управляемости. (Жесткость хода сжатия важна в основном для спорта – она позволяет ослабить удары при срабатывании подвески до упора.) Напомним еще, что в работе амортизатора можно выделить два режима: дроссельный, с преобладающим влиянием на малых скоростях (сопротивление перетеканию жидкости оказывают калиброванные отверстия), и клапанный – при больших, когда жидкость, кроме того, перетекает и через открывшиеся клапаны. Разделение условное, но наглядное, позволяющее оценить работу амортизатора. В ТУ АВТОВАЗа первый соответствует скорости штока 0,105 м/с, второй – 0,315 м/с.

На наших амортизаторах усилие отбоя можно изменять в довольно широких пределах, подстраивая жесткость подвесок под конкретные условия движения, причем раздельно для

передней и задней. Достаточно выставить в нужные положения ручки-крутилки, установленные между передними сиденьями.

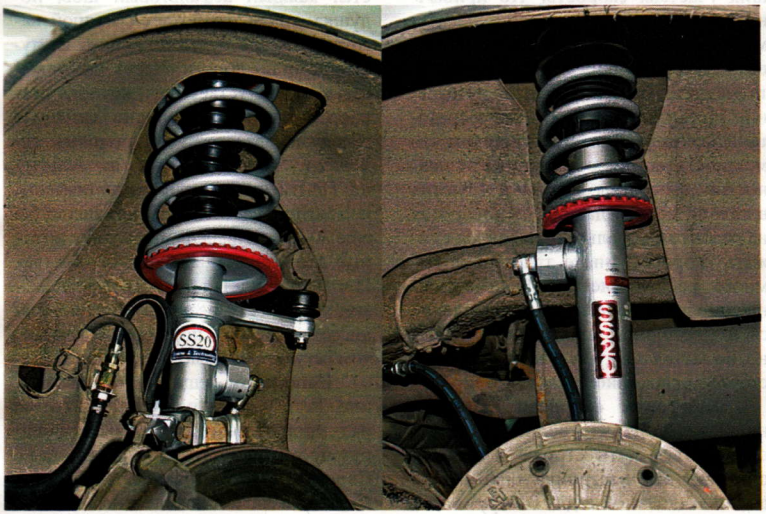
КАК ОНА РАБОТАЕТ

Конструкция регулируемого амортизатора двухтрубная, но есть в нем и третья труба, образующая вокруг внутренней дополнительный резервуар. Эта труба – корпус клапана регулирования. При ходе отбоя (поршень **1** идет вверх) жидкость из надпоршневого пространства перетекает через клапан отбоя **10** в подпоршневое и через отверстие в верхней части гидроцилиндра **2** и клапан регулирования **7** – в резервуар **3**. Изменение суммарного усилия отбоя регулируется изменением силы прижима клапана **7**. К нему через мембрану **8** подается управляющий сигнал в виде давления, которое мы и задаем.

За давлением следит электроника, управляющая небольшой насосной станцией. Хотим «помягче» – поворачиваем ручки до упора влево. Насос выключен, сигнал нулевой, и амортизатор работает в штатном заводском режиме «стандарт». Первый щелчок вперед – включается режим «комфорт». Давление немного поджимает клапан, и усилие отбоя возрастает на 30%. Следующее положение – «шоссе», или плюс 80% к усилию отбоя. И наконец, «спорт» – дополнительные 150%. Вот, собственно, и весь алгоритм. На первый взгляд, просто, но за этой простотой стоят годы работы и множество патентов.

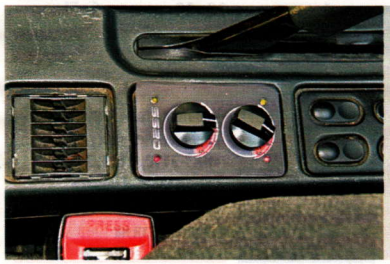
ЧТО ЭТО ДАЕТ

При неспешной езде будто бы ничего, за исключением фирменной тишины и комфорта стоек и опор SS20. Чтобы не растерять первые впечатления, поскорее выбираюсь на пустынную загородную дорогу неоднородного качества. Идеальный асфальт чередуется с изрядно разбитым, плоскость неожи-



Все амортизаторы и пружины SS20 подобраны по усилию и жесткости и продаются только парами (слева передний, справа задний амортизатор).

Пока только ручное управление, в перспективе – автоматическая адаптивная подвеска.



Насосная станция, создающая давление в управляющей магистрали, закреплена под капотом.

На правах рекламы

HEYNER Germany

alca Germany

Серебряная медаль

alca SUPER FLAT стал серебряным призёром конкурса дворников «За рулём» № 09/2010.

Немецкое качество для России.

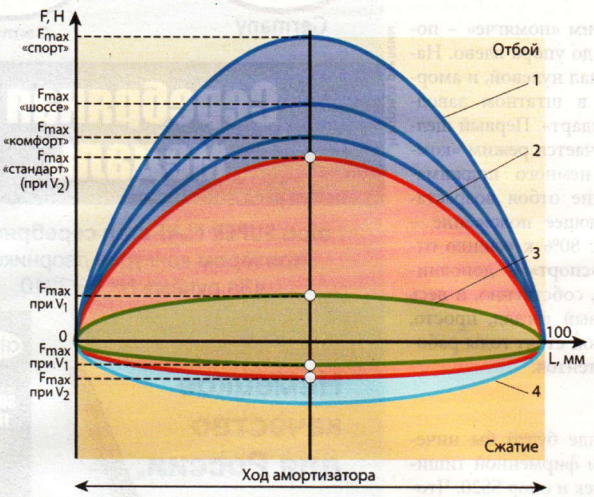
Нет замораживания сочленений.

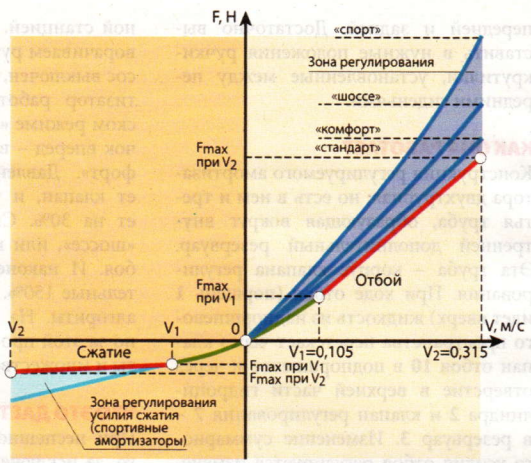
Щётки стеклоочистителя с соотвествующими адаптерами подходят практически для всех моделей автомобилей.

Успешно продаются более, чем в 30-ти странах мира.

Весь ассортимент наших щёток Вы найдёте здесь

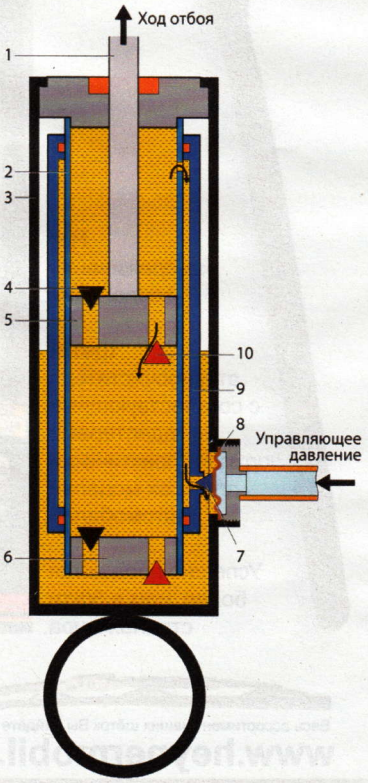
www.heynermobil.de





Зависимость силы сопротивления амортизатора F от скорости перемещения штока V: 1 – зона регулирования; 2 – клапанный режим; 3 – дроссельный режим; 4 – увеличение усилия сжатия (для спорта).

Схема регулируемого амортизатора: 1 – шток; 2 – гидроцилиндр; 3 – резервуар; 4 – перепускной клапан; 5 – поршень; 6 – клапан сжатия; 7 – клапан регулирования; 8 – мембрана; 9 – корпус клапана регулирования; 10 – клапан отбоя.



данно переходит в волны – в общем, привычная картина.

Настройка – «стандарт», нагрузка – я один. На относительно хороших участках скорость, что привычно для «десятки», ограничена нюансами поведения машины и мерой здравого смысла. С определенного момента медлительность откликов на руление заставляет максимально сосредоточиться на управлении – при том что мощность мотора реализована не полностью. Трещины и стыки полотна в салоне не ощущаются. В поворотах на разбитом асфальте приходится снижать скорость, иначе траектория немного распрямляется. Пологие волны профиля дороги не превращаются в трамплины, пролетают незаметно, не заставляя душу искать в теле местечко поспокойнее.

«Комфорт»: ощущения примерно те же, разве что волны стали отслеживаться чуть строже. По моим оценкам, эта настройка оптимальна для повседневной езды. В меру мягко, причем вполне ощутима связь водителя с дорогой.

«Шоссе»: усилие отбоя заметно возросло. Машину уже ощутимо потряхивает на гребенке, волны асфальта будто притягивают кузов, заставляя его «облизывать» каждый бугор и впадину. Максималка ограничена мощностью двигателя, что присуще сбалансированному автомобилю, и начинает сказываться недостаточная, на мой взгляд, информативность рулевого управления. Одному, пожалуй, жестковато, зато для груженой машины в дальних путешествиях – то, что нужно.

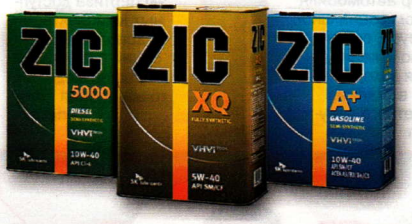
И наконец, режим «спорт». При включении его на ходу «десятка» превращается в настоящий костотряс. На высокой скорости чувствуется каждый асфальтовый шов, подушка сиденья работает с полной нагрузкой, кузов будто по копиру следует профилю дороги. Через час такой езды просто устает шея, которая старается удержать свободно сидящую голову на пристегнутом ремнями туловище. Что называется, на любителя. Но именно в «спорте» понимаешь, что мотору «десятки» не помешали бы еще 30–40 «лошадей», поскольку штатные здесь выкладываются полностью. И что-то придется делать с передком – медлительность реакций на руль явно диссонирует со спортивным вариантом регулировки амортизаторов.

Напоследок еще одно наблюдение. Есть у меня постоянный, сотню раз пройденный загородный маршрут протяженностью 105 километров. Своего рода тестовая дорога. Время в пути на той же «десятке» из года в год неизменно: в среднем час пятнадцать – час двадцать. А несколько последних поездок стабильно приносили десять минут экономии. По предварительным оценкам, цена комплекта деталей составит 20–25 тыс. руб. Потратив несколько часов, можно установить их самостоятельно. ЗР

Издательство «За рулем» представляет книгу **«ВАЗ-2110, 2111, 2112. Серия книг «Своими силами».** Подробности на **shop.zr.ru.**

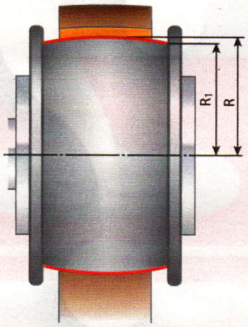
ЛУЧШИЕ СОВЕТЫ НОМЕРА

Максим Федотов из Тольятти показал, как доработать натяжной ролик, чтобы ремень ГРМ перестал сползать со шкивов. Его приз – буксировочный трос-рулетка от компании «Авто-Новь». За надежный способ ремонта моторчика стеклоподъемника Валентин Путевый из Подмосковья получает от южнокорейской компании SK Energy канистру масла ZIC.

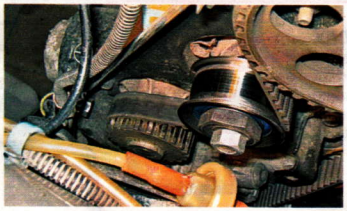


Максим ФЕДОТОВ

О проблеме сохранности ремня ГРМ на двигателях ВАЗ написано немало. Как известно, он по разным причинам (часто далеко не очевидным) может уходить со своего рабочего места на натяжном ролике и истираться о его реборду вплоть до разрыва. Перепробовав разные способы борьбы с этим явлением, я предпочел самый старый – и, очевидно, многими забытый. Обточил рабочую поверхность ролика, как показано на эскизе: сделал ее бочкообразной. После этого ремень стал сохранять свое положение на ролике; пробег с ним уже превысил 15 тыс. км.



R – R1=1мм



От отдела эксплуатации ЗР.
Прием этот не нов – известен еще со времен паровых машин и трансмиссионных валов. Важный момент: после обработки рабочую поверхность ролика нужно отполировать!

Валентин ПУТЕВЫЙ

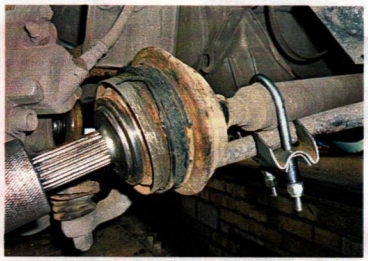
После трех лет эксплуатации на «Калине» перестал нормально работать электромотор правого стеклоподъемника. Некоторое время его удавалось «пробудить», нажав на кнопку и одновременно сильно хлопнув дверью. Затем и этот прием перестал помогать. Тогда я разобрал механизм. И обнаружил именно то, что уже подозревал: контакт проводов обмотки с язычками ламелей практически отсутствовал. Об этом говорила радужная окраска (цвета́ побежалости) поверхности металла – свидетельство возникновения тонкого оксидного слоя. Неисправность устранил надежно, пропаяв места контакта «навечно». Мотор заработал и быстрее, и без лишнего шума.

М. ПРЯНИКОВ, Кисловодск

Однажды, путешествуя по тяжелым дорогам, обнаружил, что некоторые гайки на прицепе сильно ослабли. Оказалось, гайки самоконтрящиеся – но старые, с изношенными пластиковыми замками. Я снял гайки и завинтил «задом наперед». Пластик смялся и надежно законтрил гайки. Конечно, по возвращении домой я их заменил новыми.

Ф. ГАЛЕЕВ, Туймазы, Башкортостан

При замене пыльника наружного ШРУСа или самого шарнира на автомобилях ВАЗ обычно снимают с машины весь привод. Я же меняю пыльник иначе: не снимая, прочно креплю вал привода к растяжке (см. фото) при помощи хомута от телевизионной антенны, после чего снимаю «гранату» ударами обратного молотка. Когда нужно поменять пыльники обоих ШРУСов, снимаю наружный (см. выше), а пыльник внутреннего разрезаю ножом. Затем, протерев вал начисто, надеваю новый внутренний пыльник на вал со стороны наружного ШРУСа – и все собираю в обратном порядке.



Ю. ЖИРНОВ, Москва

В путешествии часто нужна чистая вода, а канистра займет немало места. Удобней пластиковые бутылки. Даже в доверху заполненном багажнике «Логана» разместить пять-шесть нетрудно. Иногда кладу их и под кресло переднего пассажира.

М. ЯШИН, Иркутск

Если надо аккуратно подкрасить небольшой скол лакокрасочного покрытия, а вы не художник, может выручить кусочек кембрика. Передвигая его по щетине кисточки, легко добиться нужной ширины мазка.

В. ГОРНОВОЙ, Красноярский край

Старые резиновые коврики-корытца не спешите выбрасывать! Я, например, пользуюсь таким корытцем с высокими бортиками при обслуживании аккумулятора, когда нужно его вымыть, зарядить и т. д. Оно же помогает чисто отмыть какие-нибудь узлы или детали, не пачкая все вокруг.

Расправить канистру

За интересный ответ на задачу № 33 «Капризный Вася» (ЗР, 2010, № 9) Вячеслав Ваньков из подмосковного Королева получает от НПТК «Супротек» комплект препаратов для обработки двигателя и трансмиссии.

Напомним содержание задачи. Владелец джипа случайно наехал колесом на собственную канистру – к счастью, пустую. Она не лопнула, но стала, скажем так, значительно компактней. Все же сплющенную канистру удалось вернуть к жизни, и она, пусть со следами травмы, свои 20 литров возила еще долго. А нас интересовало мнение читателей: как лучше это сделать?

Порадовало, что желающих править канистру рычагами, палками и прочим специнструментом минимум. Другие советы, будучи формально правильными, были явно оторваны от жизни. Неужели, прибыв на отдых, кто-нибудь затеет возню с канистрой, на которую порой и целого дня не хватит?

Например, предлагают залить ее водой – и заморозить. Если допустить, что дело происходит зимой или под рукой есть большой холодильник, то почему бы и нет?! Только на деле все не так просто. Вода при замерзании прибавляет в объеме лишь 11%, так что за один прием канистру не шибко раздует. И даже в сильную стужу быстро заморозить 10–15 литров воды в компактном объеме вряд ли удастся. Вынесите на мороз хотя бы литровую бутылку воды – и убедитесь в этом. А в канистре ее намного больше, причем проморозить надо непременно насквозь, иначе толку мало. Затем нагреть канистру, подождать, пока весь лед растает, и долить воды – сколько войдет. А войдет немного – из-за того, что деформация металла обязательно окажется частично упругой. Значит, при каждой заморозке реальный объем канистры будет увеличиваться не на 11%, а на меньшую величину. Зима долгая, и досут будет заполнен, но нельзя ли как-нибудь поскорее?

Немало ответов явно авантюрного толка. Предлагают *«налить в канистру стакан бензина – и любым безопасным способом воспламенить эту бомбу»*. Некоторые даже вспомнили задачу № 30 – а ведь мы тогда пояснили некоторые важные моменты. В условиях, когда паров топлива избыток, а воздуха мало, взрыв внутри канистры не грянет, разве что вспыхнет пламя на срезе горловины. Но зачем тогда поджигать? Огнепоклонники объясняют: *«Если повезет и внутри окажется правильная смесь, то бабахнет громко»*. Не спорим, бабахнет еще как! И тогда черт с ней, с канистрой, главное – остался бы жив умелец.

А теперь о контролируемых процессах. Наиболее популярная идея – залить в канистру немного воды, плотно закрыть пробку и нагревать. Заполнять под пробку не надо – ведь тепловое расширение воды не столь уж велико, около 3,5%, ориентироваться на него не стоит. Другое дело – давление пара в закрытом сосуде. Оно тем больше, чем выше температура. Например, в кастрюлях-скороварках при температуре около 120 °С избыточное давление достигает примерно 1 атм. Чтобы раздуть канистру с ее тонкими стенками большой площади, этого давления, как правило, хватает. Нагревая канистру, важно наблюдать за ней и убрать из огня раньше, чем она раздуется, как шар, или, хуже того, взорвется. Особое внимание – пластмассовой пробке: от перегрева она может «поплыть».

Многие считают, что безопаснее раздуть канистру воздухом. Например, *«засунув внутрь камеру от колеса и накачав»*. Увы, многие забыли, что просунуть камеру в горловину довольно сложно, а давить она будет не на всю площадь стенок. Другое предложение – *«вырезать кусок с вентилем под размер внутреннего диаметра пробки, а в ее донышке пробуравить ножом отверстие под вентиль»*. Вот только годится это лишь для пластмассовой пробки, металлическую так не продырявишь. Но можно, говорят, наложить кусок побольше, с нахлестом, на горловину, завернуть края – и туго обмотать бечевкой, проволокой, леской. Мы в пластмассовой пробке делали небольшое отверстие – заформовывали нагретый на примусе конический наконечник шинного насоса. Даже ручной с задачей справлялся. Оставалось лишь в завершение заплавить отверстие.

Наш победитель, водивший КамАЗ, рассказал *«Наливал в канистру воду, брал шланг подкачки колес с плотно намотанной на его наконечник тряпкой в форме конуса и надежно закреплял эту затычку в горловине канистры. Пропитанная водой тряпка уменьшала потерю воздуха, подаваемого в канистру»*. Этот совет хорош своей универсальностью: не важно, какой формы горловина, какова пробка и т. д. Мокрая тряпка все решит, а с давлением до полутора-двух атмосфер мужская рука справится. Не станут же дамы заниматься такой чепухой! ЗР

Всем участникам конкурса спасибо. Вячеслава Ванькова поздравляем с победой!

ЗАДАЧА № 36

РАЗГОН

«Представь, что я ставлю на машину колеса большего размера, но меняю главную пару так, что отношение числа оборотов двигателя к скорости остается прежним, то есть максималка сохраняется. Обычно с увеличением размера колеса оно становится тяжелей, но будем считать, что массы нового колеса и «родного» одинаковые. Потери на качение шин тоже примем равными. Аэродинамика не в счет. Все понял? Тогда скажи, на каких колесах – «родных» или бо́льших – машина будет разгоняться быстрей? Или ничего не изменится?»

А что думают по этому поводу знатоки?

Ответ с пометкой «Конкурс» отправьте до 1 января 2011 года по адресу: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, или по e-mail: exp@zr.ru. Укажите ваш контактный телефон или иной способ быстрой связи. Победителя представим в мартовском номере 2011 года.

Французская эволюция

Как и другие производители, «Ситроен», конечно же, борется с болячками своих авто – в частности, модели С4. Но в ходе эволюции появляются новые. Какие и где, рассказывает Игорь Козлов.

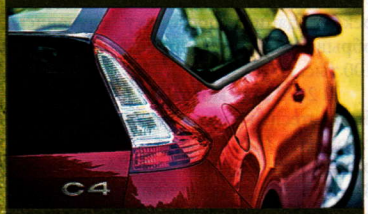
СОСТОЯНИЕ ДУШИ

На вопрос владельцу С4, почему тот выбрал машину именно этой марки, многие отвечают: «„Ситроен" – это состояние души». И не важно, что сразу после покупки нового автомобиля он теряет в цене гораздо больше конкурентов-одноклассников – 13–17%, в зависимости от комплектации. За смелый дизайн и оригинальные решения, например неподвижную ступицу рулевого колеса, машине прощают многое. В том числе неважную шумоизоляцию и жестковатую подвеску. А также досадные поломки, возникающие, правда, чаще в гарантийный период.

Так, штатный аудиоцентр «Блаупункт» порой перестает читать диски, а в регуляторах климат-контроля теряется контакт: при повороте колесика температура меняется от одной крайности к другой. На машинах 2004–2006 годов выпуска частенько изнашивались шестеренки заслонок отопителя и замерзали замки задних дверей. Последние стали защищать от влаги дополнительными пластиковыми щитками, а позже полностью изменили конструкцию.

Отказ электрообогрева сидений в 2008 году приобрел и вовсе массовый характер. Коварство в том, что элементы спинки и подушки соединены последовательно и при обрыве одного из них (чаще в спинке) перестает греть вся сидушка. Ремонт непрост, поскольку нагреватель интегрирован в наполнитель, к которому приклеена обивка. То есть это единая деталь, причем недешевая: тканевая спинка стоит около 30 тысяч рублей, а кожаная – вдвое дороже! Не позавидуешь, если гарантия на машину уже закончилась.

До 2007 года порой самопроизвольно трескались ветровые стекла. Отдадим должное дилерам: они даже не пытались отбояриться, выискивая невидимые глазу сколы от камешков.



ИСТОРИЯ МОДЕЛИ

- **2004** Дебют «Ситроена-С4» (модель пришла на смену «Ксаре»). Кузов: 3- или 5-дверный хэтчбек. Двигатели: бензиновые Р4 – 1,4 л, 65 кВт/88 л.с.; 1,6 л, 80 кВт/109 л.с.; 1,6 л, 82 кВт/112 л.с. (битопливный: этанол/бензин); 2,0 л, 103 кВт/140 л.с. или 132 кВт/180 л.с. (последний – для версии WTS); дизельные Р4 – 1,6 л, 66 кВт/90 л.с. или 80 кВт/109 л.с. (разные настройки); 2,0 л, 103 кВт/140 л.с. Привод передний, М5, М6 (только для дизеля) или А4.
Крэш-тест EuroNCAP: 16 баллов за лобовой удар, 18 – за боковой. Итог: пять звезд.
- **2006** Версия «Пикассо».
- **2007** В январе представлен удлиненный «Пикассо», а летом – седан. Бензиновый двигатель Р4, 1,8 л, 92 кВт/125 л.с.
- **2008** Фейслифтинг: незначительные изменения в оптике, бамперах, интерьере. Новые двигатели: бензиновый Р4, 1,6 л, 88 кВт/120 л.с.; бензиновый с турбонаддувом Р4, 1,6 л, 103 кВт/140 л.с. или 110 кВт/150 л.с. (соответственно АКП или МКП); дизельный Р4, 2,0 л, 110 кВт/150 л.с.
- **2010** Начало производства модели в Калуге. В Париже представлено новое поколение С4.

Перегревшись на солнце, пластиковые передние крылья порой коробятся и начинают цепляться за кромку двери при ее открывании. Причем, что удивительно, в основном это случается по правому борту. Не волнуйтесь: стоит крылу остыть, как зазор с дверью придет в норму. Но все же лучше, ослабив крепеж, сместить крыло чуть вперед. Или не ставить авто на солнцепеке.

МЕЖДУ ПРОШЛЫМ И БУДУЩИМ

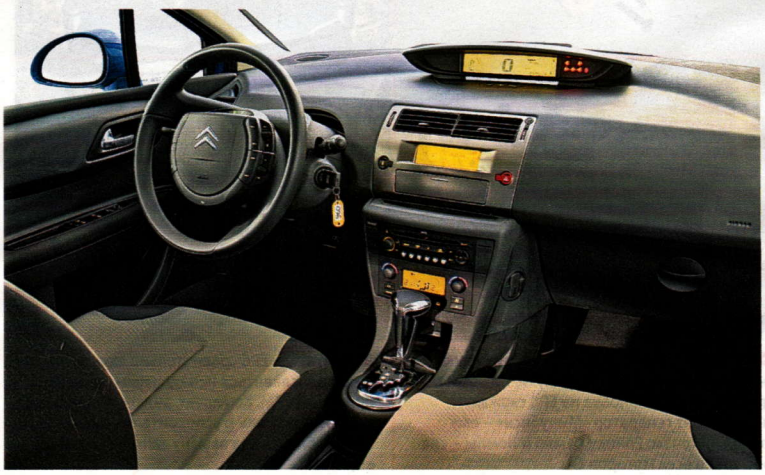
Один из самых распространенных двигателей – бензиновый 1,6-литровый TU5 мощностью 109 л.с., (см. Историю модели). Поначалу агрегат не славился надежностью дроссельного узла: из-за коробления пластиковой заслонки неустойчиво работал на холостом ходу и в переходных режимах. Поставщик узла, компания «Бош», первое время пребывала в недоумении: нигде, кроме «ситроенов», ничего подобного не отмечалось. Однако узел доработала, сделав заслонку из более жаростойкого пластика, и примерно с конца 2006 года неисправность исчезла.

Но, как известно, свято место пусто не бывает. В том же 2006 году прошла партия машин с бракованными головками блоков. Посадка направляющих втулок клапанов оказалась прослабленной, отчего по зазору с телом головки сочилось масло. Порой уходило более литра на тысячу километров! Разумеется, клапаны обрастали толстым слоем нагара и либо заклинивали

Словно бы извинялись за конструктивный недочет, а также неудачную фиксацию боковых молдингов: после вклейки нового стекла те зачастую топорщились. А нижний, на «жабо», и вовсе сползал со стекла, обнажая огромную щель. В принципе, не страшно, но если досаждает, посадите молдинг на герметик.

В отказах электростеклоподъемников обычно виновны сами владельцы – в дождь держали стекла приоткрытыми, из-за чего дверной пульт заливало. Моторчик омывателя ветрового стекла, выполненный заодно с клапаном, в последнее время стал заметно надежнее. А вот фароомыватели, увы, выходят из строя ничуть не реже, чем прежде. Дабы избавиться от дефекта, на машинах калужской сборки… попросту упразднили эту опцию. А заодно намереваются исключить обогрев сидений: нет деталей – нет проблем.

Облезающий хром на декоративных элементах интерьера – пустяки по сравнению с непредсказуемыми отказами аудиоцентра, климат-контроля и обогрева сидений. Неподвижная ступица руля выглядит стильно, но об удобстве можно спорить.



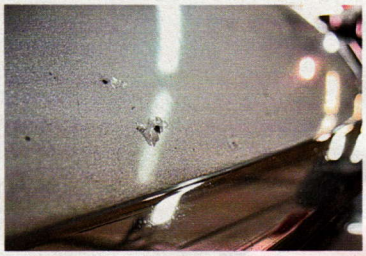
в направляющих, либо сгорали. Как бы то ни было, дело оборачивалось серьезным ремонтом (исключительно по гарантии). Учитывая, что дефект был явным, массовым и скоротечным, беремся заверить: починили все моторы, сегодня столкнуться с подобными проблемами маловероятно.

Другое дело датчик температуры двигателя. Некоторые владельцы уже трижды его меняли, отчего пришли к выводу: эту деталь эволюция не затронула. Генератор тоже слабак – через три-четыре года сдается под воздействием антигололедной химии. Зимой нередко сбоит стартер: втягивающее реле щелкает, а электродвигатель не крутится. Здесь виной обилие смазки внутри реле. Замерзнув, она надежно изолирует силовые контакты, и, чтобы вернуть агрегат к жизни, порой достаточно просто удалить излишки.

Привод ГРМ на TU5 ременный, так что строго следите за сроками замены. Поначалу предписывали менять через 80 тыс. км, а позже срок увеличили до 120 тысяч. Но специалисты рекомендуют придерживаться старых рекомендаций, поскольку случались обрывы ремня при пробеге чуть более 100 тыс. км.

В 2008 году мотор TU5 постепенно был вытеснен более современным агрегатом EP6 (1,6 л, 120 л.с.) совместной разработки концернов ПСА и БМВ. Здесь распредвал приводится цепью. Надеетесь, ей сноса не будет? Как бы не так: первые признаки чрезмерного удлинения дают о себе знать уже на 50–60 тыс. км. Но это не самое неприятное: звездочка на коленвалу фиксируется только трением (нет ни шпонки, ни штифта), а центральный болт порой не держит. Известны случаи, когда тот самоотворачивался, и, разумеется, с печальными последствиями. Еще хуже обстоит дело с мотором EP6DT, оснащенным турбонаддувом: если здесь звездочка хоть немного провернется, электроника отключит турбину. А это вдобавок небезопасно – представьте, что такое случится при обгоне!

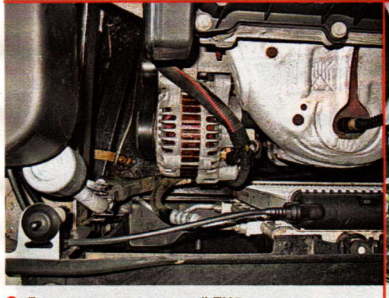
Работа управляющего электродвигателя механизма подъема клапанов,



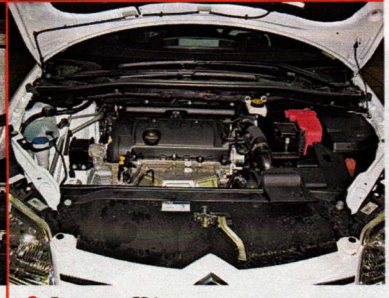
Не удивляйтесь, если через два-три года эксплуатации вздуется краска на капоте. Даже если машина еще на гарантии, перекрашивать деталь придется за свой счет – в последние годы производитель отказывает в бесплатном ремонте.

Так выглядит ремкомплект заслонок отопителя: по паре усиленных шестерен с крышками плюс крепеж. Цена 610 рублей, работа по замене у дилера обойдется в 1875 рублей. Несложно поменять и самому, поскольку панель приборов для этого снимать не нужно.

Двигатель TU5, как и прочие моторы, устанавливаемые на C4, отличается теплонапряженностью. По меньшей мере раз в год советуем промывать радиаторы и продувать соты сжатым воздухом.



Генераторы двигателей TU5 от антигололедных реагентов мрут как мухи, не доживая до трех лет. Компоновка на EP6 схожая, но там стоит генератор «Мицубиси» – ему химия нипочем. Ролики ремня и помпы – слабое звено всех моторов C4.



Двигатель EP6 сравнительно молод, но уже успел прославиться ненадежным цепным приводом ГРМ. Комплект, включающий в себя цепь, натяжитель и успокоители, недорог – 3000 рублей, но за замену заплатите дилеру еще 5800.

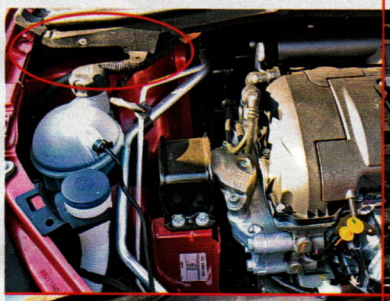
РАСЧЕТНЫЕ ЗАТРАТЫ НА СОДЕРЖАНИЕ ВЕРСИЙ С МОТОРОМ TU5

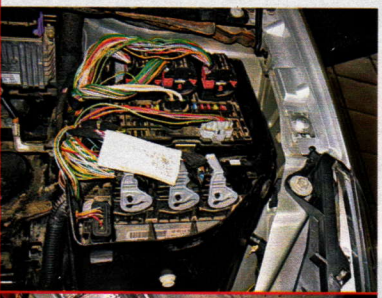
Затраты* (ремонт и ТО у дилера)	Стоимость, руб.	
	1,6 МКП	1,6 АКП
Средняя цена трехлетнего экземпляра с пробегом 75 тыс. км	395 000	446 000
Стоимость ТО у дилеров за пробег 75–150 тыс. км включительно (с расходниками)	82 000	
Вероятные затраты за пробег 75–150 тыс. км (деталь с заменой)		
Электродвигатель омывателя стекла	1320	
Фароомыватели (пара)	6750	
Датчик температуры двигателя	1680	
Генератор	16 650	
Помпа с роликом поликлинового ремня	8520	
Трубки и радиатор кондиционера (с заправкой системы)	26 210	
Клапан гидроблока АКП	–	7260
Сцепление	17 000	–
Стойки стабилизатора и рулевые тяги (две замены)	23 610	
Подшипник передней и задней ступицы (по одному)	11 100	
Тормозные диски и колодки передние	10 100	
Тормозные колодки передние (две замены)	7950	
Тормозные диски и колодки задние	16 300	
ИТОГО	624 190	665 450
Средняя цена шестилетнего экземпляра с пробегом 150 тыс. км	381 000	380 000
Потери в эксплуатации (сумма затрат на авто с вычетом его продажи)**	243 190	285 450
Средний расход топлива в городе (данные производителя), л/100 км	9,5	10,6
Расходы на топливо (А95, 25,5 руб./л)	181 690	202 725
Стоимость 1 км пробега***	5,66	6,50
Возможные дополнительные затраты за пробег 75–150 тыс. км (деталь с заменой)		
Аудиоцентр	14 720	
Блок климат-контроля	4100	
Подкапотный коммутационный блок	12 220	
Гидроблок АКП	–	29 870
Ремонт МКП (только работа)	11 870	–

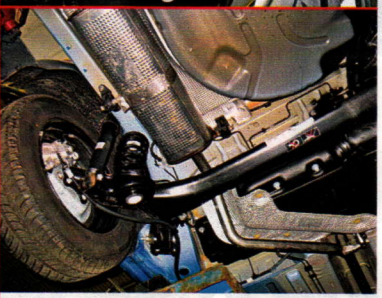
*Цены на октябрь 2010 года. **Без учета страховок, шин, инфляции и ДТП. ***С учетом расходов на топливо.

Место расположения основного VIN показано овалом. Дублер находится за ветровым стеклом (у поводка левой щетки стеклоочистителя). Трубки кондиционера окончательно окисляются порой за три года, а радиатор кондиционера – за четыре.

Владелец этой машины помыл подкапотное пространство и залил блок коммутации. Последний и без того не блещет надежностью (особенно на авто, выпущенных до 2007 года): перегорает реле зажигания. Сейчас ставят более надежное японское реле.







Внутренние шарниры рулевых тяг, как и стойки стабилизатора, служат 20–30 тыс. км, наружные – 40–50 тыс., тормозные колодки – около 30 тыс., а диски – вдвое больше. Обычно к 120-й тысяче начинает гудеть один из ступичных подшипников. Вместо SKF советуем взять SNR – они зарекомендовали себя лучше.

Задняя подвеска с упругой Н-образной балкой ухода не требует. Тормозные колодки служат 40–50 тыс. км, диски – под сотню. На машинах первых партий зачастую откалывались ушки суппортов, тогда завод перешел с механизмов «Бош» на более прочные «Лукас». Как и спереди, следим за подшипниками ступиц!

СТОИМОСТЬ ОТДЕЛЬНЫХ РАБОТ У ДИЛЕРОВ

Работа	Стоимость, руб.
Компьютерная диагностика двигателя	630
Диагностика ходовой части и тормозов	630
Диагностика АКП	1380
Замена масла и фильтра двигателя	500
Замена привода ГРМ на TU5 (вместе с помпой)	3880
Замена трубок кондиционера	4500
Замена стоек стабилизатора передней подвески	1000
Замена сцепления	6900
Замена тормозных колодок передних/задних	880/880
Регулировка углов установки колес	1380
Нормочас	1250*

*Для машин старше двух лет.

СТОИМОСТЬ ОРИГИНАЛЬНЫХ ЗАПЧАСТЕЙ

Запчасть	Стоимость, руб.
Крыло переднее/заднее	6820/14 550
Накладка бампера переднего/заднего	1203/1730
Блок-фара/фонарь	7960/3560
Фильтры: масляный/воздушный/салонный	560/580/1000
Свечи зажигания (комплект)	1260
Помпа	2540–2900*
Генератор двигателя TU5	15 520
Радиатор кондиционера	10 510
Коробка AL4 в сборе	157 240
Рулевой наконечник	1250
Тормозные диски передние/задние	5500/12 600

*В зависимости от двигателя.

как шутят механики, противоречит законам физики: вместо тока по проводам течет масло. Оно просачивается по штоку регулятора и, пройдя сквозь весь моторчик, приканчивает его. Благо, это гарантийный случай – на 7150 рублей (работа плюс запчасть) раскошелится дилер.

Двухлитровый EW10A знаком по модели C5. Если холодный мотор не держит холостых оборотов, а также «проваливается» на переходных режимах, путь вам в сервис. Там произнесите заклинание «инициализация», и спецы с ходу поймут: элементы периферийного оборудования двигателя перестали понимать друг друга. Процесс притирки характеров несложен: на холодном моторе подключают сканер, переводят его в режим обучения датчиков и, пустив двигатель, прогревают до рабочей температуры (до включения вентилятора). После чего электроника начинает работать слаженно, как единый организм.

Машины с мотором ET3 встречаются на рынке крайне редко. А жаль, ведь это один из самых надежных бензиновых агрегатов. Статистика по дизелям, официально к нам не поставляемым, скудная. Известно лишь, что в Европе они трудятся без серьезных поломок, а вот у наших ближайших соседей, в Белоруссии и Украине, бывает, отказывает недешевая топливная аппаратура.

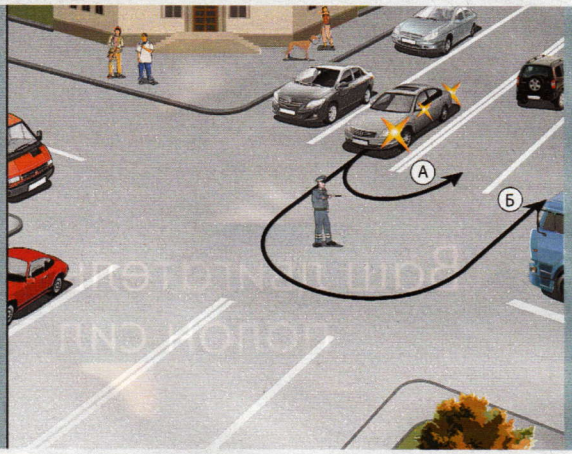
Об автоматической коробке (печально знаменитая AL4) обычно говорят весьма эмоционально: уж который год французы не в состоянии добиться ее надежности! То высветится ошибка по разнице давлений (не держит клапан), то сбоит весь гидроблок, а то и вовсе оборвет ленточный тормоз и агрегат заклинит. Бывало, новенькая машина не могла самостоятельно покинуть автовоз! Вот и ездят владельцы в сервис, словно на работу. Не знаешь, что лучше – брать машину с автоматом и постоянно молиться на него или же предпочесть механику.

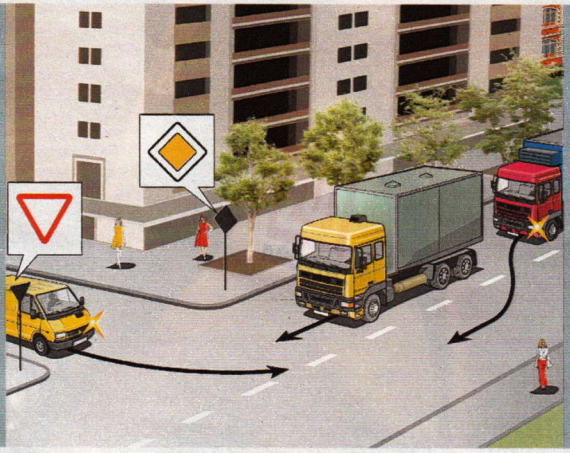
Но и она не чудо техники – шумная, с невнятным тросовым приводом. Кроме того, на некоторых авто постукивает первичным валом, жалуясь на повышенный осевой люфт. Бывает, выкрашивается зуб на шестерне главной пары и пробивает картер. Эти проблемы известны еще по «Ксаре», у которой позаимствован агрегат, но довести его до ума, увы, так и не удалось.

И все же эволюция оказалась во благо: большая часть типичных неисправностей теперь в прошлом. Надеемся, что французские инженеры не бросят машину на произвол судьбы и примут живое участие в дальнейшей доводке проблемных узлов и агрегатов. Ведь у нас, в Калуге, производство этой модели лишь только развернулось. ЗР

Благодарим компанию «Ситроен Центр Москва» на улице Викторенко за содействие в подготовке материала.

Знак или разметка?



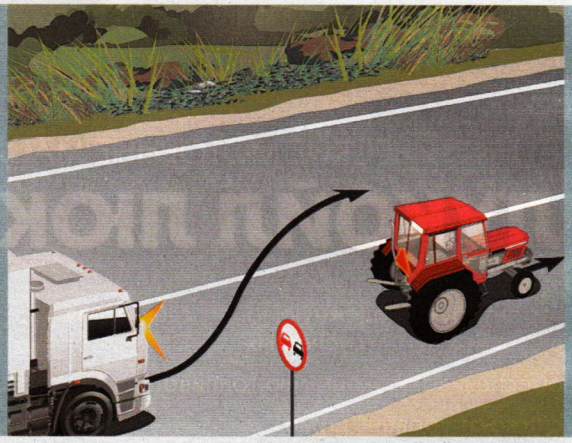


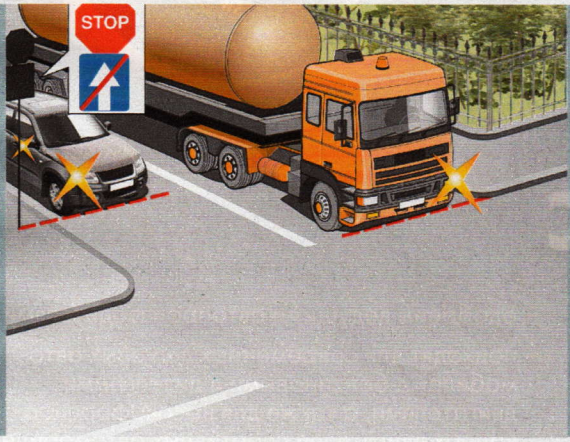
I. Можно ли начать обгон грузовика, движущегося со скоростью 20 км/ч?
1 – можно
2 – можно, убедившись, что минивэн не начал выполнять маневр
3 – нельзя

II. Разрешен ли такой маневр?
4 – да, по любой траектории
5 – да, по траектории А
6 – да, по траектории Б
7 – нет

III. Какое из транспортных средств остановилось неправильно?
8 – грузовик
9 – легковой автомобиль
10 – оба

IV. Разрешен ли обгон?
11 – да
12 – нет





IV. В случае отсоединения грузовому автомобилю прицепа разрешается сплошную линию разметки, что запрещено приложением 2 к Правилам.

V. Поскольку знаков приоритета на данном перекрестке нет, водители должны руководствоваться пунктом 13.11 Правил, то есть уступить дорогу транспортному средству, приближающемуся справа. Выполнять въезд на перекресток с круговым движением с левой полосы также не запрещено (пункт 8.5).

VI. Согласно пункту 8.5 Правил в показанной ситуации необходимо разворачиваться с тормаживания путем полного направления, что и делает водитель легкового автомобиля. Если же из-за большой длины транспортного средства сделать это невозможно, то разворачиваться надо от правого края проезжей части (пункт 8.8).

VII. Требования Правил, которые не сформулированы в дилеммы, сформулированы в пункте 12.4. Так, легковой автомобиль приближен менее чем в 5 метрах от грузовика, движущегося по проезжей части. Грузовой автомобиль фактически заблокировал въезд во дворе дома. Стоянка непосредственно за решетчатым переходом водителю инвалидного не запрещена.

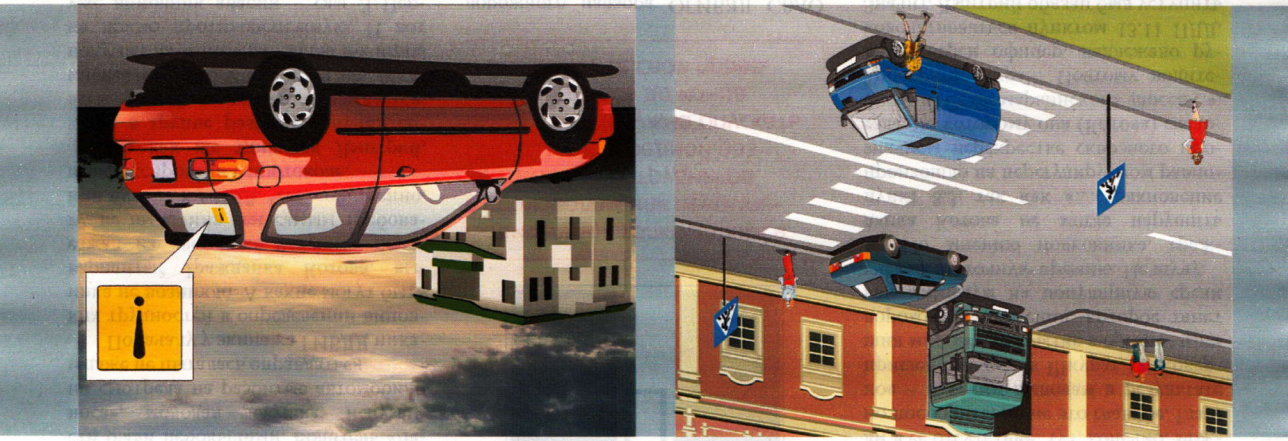
VIII. В соответствии с пунктом 8 Основных положений знак «Начинающий водитель» устанавливается на транспортное средство водителем, менее двух лет имеющим право управлять указанным транспортным средством.

Ответы на задачи «Экзамена на дому»:
2, 4, 9, 12, 15, 17, 21, 24.

I. С формальной точки зрения Правила в данной ситуации не препятствуют обгону грузовика. Однако возникает опасность того, что водитель минивэна, видя, что грузовик движется медленно, попытается выехать на главную дорогу, проскочив перед ним. И хотя знак 2.4 требует от него уступить дорогу всем транспортным средствам, движущимся по главной дороге, он может просто не увидеть обгоняющий грузовик. Таким образом, водителю легковушки, который планирует обгон вблизи перекрестка, следует проявить осторожность и убедиться в безопасности предполагаемого маневра (пункт 8.1 Правил).

II. Показанное положение регулировщика разрешает безрельсовым транспортным средствам движение в любом направлении, включая разворот (пункт 6.10). При этом траектория выполнения маневра Правилами не регламентируется, поэтому должна выбираться исходя из конкретной ситуации: с учетом конфигурации перекрестка, направления и интенсивности движения других транспортных средств и т. п.

III. Знак 2.5 «Движение без остановки запрещено» обязывает водителя остановиться перед краем пересекаемой проезжей части при отсутствии стоп-линии (приложение 1 к Правилам). Движение и остановка на левой полосе проезжей части дороги с односторонним движением не запрещены.



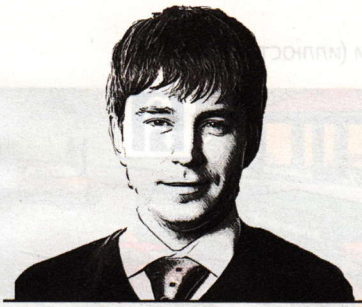
Задачи подготовлены Дмитрием Митрошиным и Олегом Воеводовым (иллюстрации).

V. Нарушит ли водитель грузовика Правила, выполняя такой маневр в населенном пункте?
13 – да
14 – да, если не уступит дорогу легковому автомобилю
15 – нет

VI. Кто из водителей правильно разворачивается?
16 – оба водителя
17 – водитель легкового автомобиля
18 – водитель автопоезда длиной 18 метров

VII. С нарушением Правил припаркованы:
19 – все транспортные средства
20 – только микроавтобус и легковой автомобиль
21 – только грузовик и легковой автомобиль
22 – только микроавтобус

VIII. Этот опознавательный знак, наклеенный сзади транспортного средства, означает:
23 – прочие опасности
24 – стаж водителя менее двух лет
25 – стаж водителя менее одного года



Сквозной тупик

Нет ничего хуже, когда сотрудники ГИБДД толкуют Правила по понятиям, считает Сергей Смирнов.

МАЙОРОВ ВСЕГДА ПРАВ

Дмитрий Першин после работы на своем «Пежо» ехал домой – вернее, потихоньку толкался в пробках. Проблема подстерегла его, когда до цели оставалось совсем немного. Звали проблему Марина Котова, и она решила выехать из двора дома по Старомарьинскому шоссе на своем «Шевроле-Ланос». Решила – и выехала. Не глядя. Дмитрий увидел ее в последнюю секунду, автоматически надавил на тормоз, но было поздно… Удар в правый бок, и две покореженные машины застыли на дороге, окончательно перекрыв движение по шоссе. К счастью, никто из людей не пострадал: скорости были небольшими. Водитель «Ланоса», молодая девушка, испуганно смотрела на разбитые автомобили и даже не пыталась оправдаться.

Поначалу у экипажа ГИБДД никаких трудностей в определении виновника не возникло. А какие могут быть варианты? Гражданка Котова, выезжая из двора, не уступила дорогу, не выполнив тем самым требования пункта 8.3 ПДД. Что, собственно, и зафиксировали в протоколе.

Но как же удивился Дмитрий, когда в группе разбора получил совсем другой документ. Оказывается, инспектор ДПС Р. Майоров подумал-подумал да и поменял свою позицию на прямо противоположную. И вот уже виновник аварии – сам Д. Першин, который якобы «не пропустил машину, которая двигалась справа»!

По мнению старшего лейтенанта, выезд из двора на Старомарьинское шоссе является равнозначным перекрестком! А раз так, то Дмитрий обязан был уступить дорогу. Все попытки Першина объяснить безосновательность выводов инспектора ни к чему не привели. Так и осталось «тайной следствия», чем руководствовался офицер, когда составлял административный протокол.

У НАЧАЛЬНИКА СВОИ ПРАВИЛА

Першин обратился с жалобой на постановление к руководству полка ДПС ГИБДД УВД Северо-Восточного округа Москвы. Надо сказать, командир полка капитан А. Меркулов к рассмотрению жалобы подошел серьезно. Он все изучил и даже направил запросы об организации дорожного движения на месте ДТП. Пришли ответы из НИиПИ Генплана Москвы и отдела

Водителям, столкнувшимся с произволом или некомпетентностью сотрудников ГИБДД, в очередной раз советуем: не нужно опускать руки, боритесь до конца и отстаивайте свои права.

дорожного надзора ОГИБДД СВАО Москвы. Из обоих однозначно следовало, что место, откуда выезжала гражданка Котова, является прилегающей территорией. В результате капитан Меркулов постановление отменил и направил дело на новое рассмотрение. На сей раз раз оно попало к старшему лейтенанту А. Паламару, которому по большому счету и разбираться-то было не с чем. Ведь есть схема ДТП, есть объяснения участников, есть документы, подтверждающие, что Марина выезжала именно с прилегающей территории. В результате Котовой вручили постановление: она не выполнила требования пункта 8.3 ПДД. Вот она, справедливость!

Но, видимо, в ход был пущен некий административный ресурс. Девушка обжаловала очередное постановление, и весь пакет документов попал к заместителю начальника ОГИБДД СВАО П. Шкурату. Полковник проверил законность вынесенного решения и… нашел «массу нарушений»! Оказывается, и Дмитрий жалобу подал неправильно, так как срок обжалования пропустил, и постановление в отношении Котовой вынесено незаконно, поскольку дело рассмотрели в ее отсутствие. Тут, конечно, можно поспорить, но не это главное. Главное – к каким выводам в результате пришел полковник Шкурат. Он совершил мировое открытие в организации дорожного движения, которое тянет как минимум на популярную среди ученых шуточную премию. Не шучу.

По мнению полковника, гражданка Котова не могла нарушить пункт 8.3, так как «…столкновение произошло на нерегулируемом равнозначном перекрестке сквозного проезда, по которому она (Котова) следовала, и Старомарьинского шоссе…». Троекратное ура!!! Поэтому водителям, уверен офицер, надлежало руководствоваться пунктом 13.11 ПДД. Значит, Дмитрий обязан был уступить дорогу другим участникам движения, приближающимся справа. И значит, виновником является вовсе не гражданка Котова, а гражданин Першин. Но, поскольку срок давности истек, привлекать Дмитрия к ответственности, так и быть, не стали.

Любопытно, сам-то полковник представляет, как может выглядеть «нерегулируемый равнозначный перекресток сквозного проезда»? Если да, то, не сомневаюсь, у него в запасе наверняка еще немало изобретений. На-

пример, «правый разворот налево», «сплошная разметка прерывистого типа» и, конечно же, «внезапный тупик скоростного шоссе».

Признаюсь, логика заместителя начальника ОГИБДД П. Шкурата осталась для меня непостижимой. Сколько я ни пытался, так и не смог расшифровать, что такое «равнозначный перекресток сквозного проезда». Смею только предположить, что сей термин полковник придумал, дабы опровергнуть ответы института Генплана и собственного же отдела организации движения. Дескать, раз во дворе тупика нет, то это уже не прилегающая территория. А раз так, то Дмитрий и есть настоящий нарушитель! Подобная трактовка создает обширное поле для творчества; особенно она пригодится при оценке нарушений, связанных с выездом из дворов, с АЗС, автостоянок и т. п. При необходимости всегда можно оправдать действия лихача, который не стал пропускать поток и рванул с заправки. Главное – перед этим убедиться, что еще один выезд с нее есть! Тогда с чистой совестью можно цитировать «аксиому Шкурата»: «Я двигался по равнозначному перекрестку сквозного проезда! И какие ко мне вопросы?».

ТЕОРЕМА НЕВЕРНА!

Но у нас, естественно, вопросы возникли сразу, и поэтому мы опротестовали решение заместителя начальника ГИБДД – уже в суде. Дело рассматривалось в Останкинском суде Москвы. Судья ознакомилась с решением ГАИ, выслушала нашу позицию, изучила материалы дела. Не поняла и не приняла она новаторской позиции полковника: решение, в котором Дмитрий был признан виновным в нарушении ПДД, – отменила.

Правда восторжествовала, но мне грустно. Те, кто обязан следить за исполнением законов и правил, в лучшем случае их не знают, в худшем – начинают их кромсать в угоду собственным интересам. Может, полковник защищал честь мундира? Вряд ли. Тут, наверное, интерес творческий, червовый или отеческий. Я уже не говорю про время (рабочее), которое потратил г-н Шкурат на диковинную формулировку. Мог бы чем полезным заняться – новый светофор в своем районе поставить или разметку новую на дорогу нанести. От этого, глядишь, польза людям какая-то была бы. ЗР

Делиться надо

МВД внесло в Госдуму первый пакет предложений по изменению подготовки водителей. Сергей Смирнов знает их наизусть.

Первый подарочек – скутеристам. На городских улицах их тучи. Носятся как угорелые, спрашивать, знают ли они Правила, смешно. Теперь же (после вступления в силу поправок) владельцев мопедов и скутеров с двигателем объемом меньше 50 см³ обяжут сдавать экзамен по ПДД. Защитился – получи категорию М, но только с 16 лет. Имея водительское удостоверение с любой открытой категорией (A, B, C, D, E), можешь свободно раскатывать на мопеде и без категории М. Каким будет штраф для юных бесправных сорванцов, государственные мужи еще решают.

В АВТОМАТИЧЕСКОМ РЕЖИМЕ

Для будущих водителей, не умеющих да и не желающих дергать рычаг механической коробки, но влюбленных в селектор автоматической трансмиссии, предлагают дополнительную категорию в правах. Сдавать экзамен на нее разрешат на машине с автоматом, но и в дальнейшем ездить придется только с автоматической коробкой. На механике – ни-ни. Правда, наказание за «смену ориентации» в Кодексе не предусмотрено.

ЧИСЛОМ И УМЕНЬЕМ

С приходом весны мотоциклетную категорию разделят на две: A и A1. Получив A, можно ездить на любом мотоцикле, а также на трайке и квадрике. С отметкой A1 – увы, лишь на мотике с мотором не более 125 кубиков и не мощнее 15 л.с. (11 кВт).

Категорию C тоже разделят на две: C1, которая позволяет управлять легкими грузовиками до 7,5 т, и собственно C – для любых грузовиков, включая самые тяжелые. Автобусную категорию D дополнят подкатегорией D1. Она для управления машинами, в которых не более 16 пассажирских мест.

Любая одноименная открытая категория без индекса 1 разрешает управлять транспортом, подпадающим под категорию с единичкой. Например, водитель с категорией C сможет управлять любыми грузовиками, в том числе легкими.

Вагоновожатым трамваев и водителям троллейбусов выдадут удостоверения с категориями Tm и Tb соответственно. Управлять этими электромашинами можно будет, как и раньше, с 21 года. Иностранцы смогут возить пассажиров, только если получат российские права. Наказание за нарушение – 20 тысяч рублей, платить заставят владельца транспортного средства.

ШКОЛЬНАЯ ПОРА

Самое досадное и спорное в законопроекте – запрет самостоятельно осваивать вождение. Только, мол, в автошколе, с опытным инструктором. По мнению разработчиков проекта, это, во-первых, повысит уровень подготовки кандидатов в водители, а во-вторых, подорвет криминальный бизнес торговцев правами. Их бы устами да мед пить…

Изменения в правилах и законах направлены на унификацию водительских удостоверений с европейскими стандартами. Предположительно они вступят в силу с начала 2011 года, а водительские удостоверения нового образца, с изменившимися категориями, начнут выдавать в России уже с марта 2011-го. Старые сохранят силу до окончания срока их действия, но только у нас. Те, кто планирует кататься на авто или мотоцикле за рубежом, обязан будет поменять права на новые. Записывайтесь в очередь. ЗР

В России водительские удостоверения нового образца, с иными категориями, начнут выдавать с марта 2011 года, но старые будут действительны до окончания своего срока.

ТО или не ТО?

Техосмотр – один из каналов приработка для ГИБДД или реальная профилактика аварийности на дорогах? А что, если обойтись вовсе без него? Мировой опыт изучал Сергей Баландюк.

ЗА МОРЕМ ЖИТЬЕ НЕ ХУДО

Положительный пример можно найти в США, самой моторизованной стране мира. В 13 штатах из полусотни инспекторы вовсе не осматривают машины. Ни к чему тратить народные деньги на пустое, ведь, по статистике, в США количество аварий из-за плохого технического состояния авто не превышает 0,7% их общего числа. Автомобили, раскатывающие по хайвеям необъятной страны, в абсолютном большинстве исправны. Поэтому недавно техосмотр отменили Кентукки и Миннесота, а с 1 августа 2010 года и Нью-Джерси. Администрация штата Делавэр занимает промежуточную позицию, предписав ТО автомобилям старше четырех лет. В Мэриленде техосмотр необходим лишь в случае смены собственника или ввоза авто из другого штата. В прочих штатах изучают передовой опыт и осматривают машины каждые год-два. (Но, как правило, в меньшем объеме, чем у нас, и по делу. И занят этим не служивый люд.) Основание – федеральный акт 1990 года о чистоте воздуха. Прошел осмотр – получи стикер на стекло или вози с собой чек оплаты ТО.

Перечень проверяемых узлов и систем сильно изменяется от штата к штату. Наиболее богатый (по нашим меркам – весьма короткий) список в Вирджинии, Нью-Йорке и Массачусетсе. Придирчиво осматривают колеса с шинами, тормоза, кузов, светотехнику, поворотники и отражатели, зеркала, стекла, их очистители, рулевой механизм, КП, каталитический нейтрализатор, звуковой сигнал, топливную систему и даже заправочную горловину, проверяют точность показаний приборов. В других штатах поезжай спокойно, если исправны ремни да целы подушки безопасности.

На починку дают 20 дней. Без «талончика ТО» можешь налететь на крупный штраф. Однако в США владелец сам кровно заинтересован, чтобы в машине все было чин по чину. Угодил в аварию на неисправном авто – век не расплатишься со страховой компанией. А если, не дай бог, кто-то погибнет, влепят срок за убийство по неосторожности.

В Канаде техосмотр проходят ежегодно, на исправление дефектов дается 10 рабочих дней. Проверяют автомобили на официальных станциях технического осмотра. Общий подход во многом заимствован у англичан.

НЕ ПОЧИНИЛ – В УТИЛЬ!

В Великобритании с 1967 года технический осмотр проводит министерство транспорта. Берут немало: 55–57 фунтов. Без соответствующей отметки эксплуатация автомобиля запрещена. На ремонт – 10 рабочих дней. Повторное обращение на министерский пункт – со скидкой или вовсе бесплатно (если доработки незначительны). Британский техрегламент, кстати, запрещает эксплуатацию машин с «американским» световым пучком.

У соседей через Ла-Манш, во Франции, за просроченный техосмотр оштрафуют на 90–135 евро и лишат самого талона, без которого передвигаться по дорогам запрещено под страхом тюрьмы. Это грозит владельцам автомобилей старше четырех лет. Они должны обновлять стикер на ветровом стекле раз в два года, а если машине больше десяти лет – ежегодно. Кстати, такой регламент освидетельствования (действует с 1996 года) рекомендован для всех стран Евросоюза.

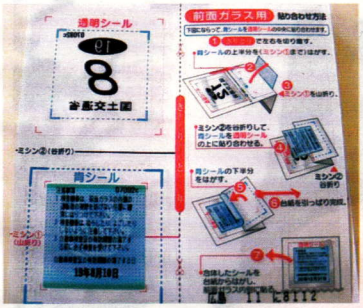
Количество авторизованных центров ограничено, поэтому записываются на осмотр за неделю-две. Сама процедура осмотра по 133 позициям занимает не более получаса и стоит 75 евро. На исправление огрехов отпускается два месяца. Не уложились в столь либеральный срок – попрощайтесь с автомобилем: он отправится на принудительную утилизацию.

В Испании услугу прохождения ТО предоставляют и официальные дилеры. За 40–45 евро они заберут машину, проведут техосмотр и вернут ее владельцу со всеми оформленными документами. Существует даже опция контроля в ночное время: про-

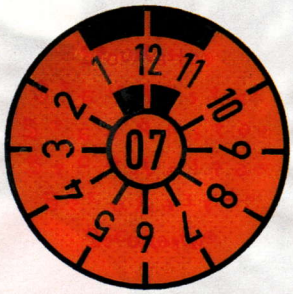
Во Франции в сертифицированном гараже машину обслужат и выдадут талон ТО.

В борьбе за клиента дилеры предлагают скидки на ТО.

Две наклейки подтверждают соответствие автомобиля техническим и экологическим нормам (США, Пенсильвания).



Так выглядит талон техосмотра по-японски. Без него эксплуатация запрещена.



Кругляш на немецких номерах. Следующий осмотр нужно пройти в период, отмеченный черными полосками.

Гирлянда из стикеров технического осмотра на ветровом стекле. Главное – чтобы не мешали обзору.

В большинстве развитых стран мира техинспекцией, помимо постов ГТО, занимаются официальные дилеры и авторизованные гаражи.

За талон 30-летней давности придется выложить 15 долларов… коллекционерам.

Машины больны непоправимо… Они компрометируют на наших дорогах славное автомобильное имя. Мы ездим на автомобилях, которые в Америке называются «негритянскими». Нечего радоваться крепости автомобильного барахла (журнал «За рулем», 1928, № 1).

шедшая техосмотр машина подается к подъезду хозяина к 7 часам утра следующего дня.

ТАЛОН ИЛИ ХАРАКИРИ?

В Австрии и Германии техосмотр предписан автомобилям старше трех лет, проходят его каждые два года. О возрасте австрийского авто можно судить по гирлянде цветных стикеров на обратной стороне ветрового стекла. У немцев свидетельством соответствия техническим нормам служит цветной кругляш на заднем номере, экологическим – на переднем, к концу года их объединят в общую систему. Пройти осмотр можно не раньше чем за месяц до даты, указанной в отметке, и не позже чем через четыре месяца.

Первые три года от даты выпуска освобождают от осмотра в Нидерландах и Швеции, машины старше 30 лет проходят ТО раз в два года.

В Финляндии техосмотр проводят более 90 лет. С 1968 года эти функции возложены на Государственное дорожное агентство, которое с нынешнего года ограничивается проверкой частных авторизованных компаний.

Самый дорогой техосмотр – в Японии. О нем можно не думать первые три года после покупки машины, но затем раз в два года придется раскошеливаться минимум на 300 долларов, а с учетом повторных обращений и налогов – на всю тысячу. Поэтому большинство предпочитает вовремя сдать машину на утилизацию либо продать с условием вывоза, например, в Новую Зеландию или Россию.

В Поднебесной единой системы техосмотра не существует. Каждая китайская провинция или городская администрация устанавливает свои ограничения.

Так нужен техосмотр или нет? Анализ мировой практики не дает однозначного ответа. Хотя тенденции обозначены. Больше всего автомобилей продают и регистрируют в США. В части организации жизни автомобилистов эта страна – бесспорный лидер. Поэтому, вероятно, техосмотр пойдет по американской дорожке, то есть в сторону реки Лета. К ней подталкивают и сами автомобили, становящиеся надежными, безопасными, а еще и интерактивными. Уже сейчас захворавшее авто не тронется с места, пока его не осмотрят специалисты. А в будущем о своем здоровье будет сообщать сразу в технический центр. Зачем таким гаишники? Без них управятся. ЗР

Бруно Анселен: Я – за альянсы

В российском «Рено» кадровые перемены. С новым генеральным директором компании в России беседуют Антон Чуйкин и Владимир Соловьев.

Бруно АНСЕЛЕН

Родился 11 декабря 1957 года. Выпускник Высшей инженерной школы Парижа. В 1982 году поступает на работу в дирекцию по исследованиям «Рено». В 1992-м занимает должность руководителя службы промышленной стратегии в дирекции по технологиям производства. В 1999-м назначен директором по логистике, в 2006-м – директором программы M1 (модели «Меган», «Сценик», «Колеос»). С сентября 2008 года состоит в правлении «Рено». В мае 2009-го становится директором по промышленной стратегии альянса «Рено-Ниссан». Сохраняя эти полномочия, с 1 октября 2010 года он стал генеральным директором «Рено» в России и руководителем подразделения «Регион Евразия».

– Мы, наверное, первыми из российских журналистов совершили поездку на «Логане MCV» (ЗР, 2007, № 6. – *Ред.*) и до сих пор находимся под впечатлением от его качеств, в первую очередь вместимости и экономичности. Когда же, наконец, универсал появится в России?

– Ориентировочный срок начала продаж – март 2012 года, но это уже зависит от наших партнеров. На московском заводе не хватает мощностей. В прошлом году мы удвоили выпуск – и фактически достигли предела. Вот почему производство пяти моделей на платформе «Логана» развернется в Тольятти (две модели под маркой ВАЗ, две под маркой «Рено», одна под маркой «Ниссан»). У АВТОВАЗа это будут пассажирская и грузовая версии MCV, мы с «Ниссаном» свои модели пока держим в секрете.

Производные от «Логана» будут выпускать как в Москве, так и в Тольятти. В столице, например, в будущем году запустим вседорожник «Дастер». Суммарный объем ежегодного производства «логанов» – хэтчбеков, седанов, универсалов, фургонов – доведем до 300 тысяч, из которых половину соберут в Москве, другую – на АВТОВАЗе. Боюсь, возможности выделенной нам в Тольятти линии вскоре также будут исчерпаны.

– Выпуск моделей «Рено» на АВТОВАЗе поднимет его авторитет?

– Наши заводы разбросаны по всему миру. Разговоры о том, что машины, выпущенные во Франции, лучше, – ерунда. У нас единое высокое качество «Рено». Сейчас французы хвалят «Клио», думая, что модель производится во Франции, но практически все «клио» давно собирают в Турции. То же самое с «Меганом», который выпускают в Испании. Люди живут стереотипами.

Мы не хотим, чтобы в России «Рено» воспринималась только как производитель «Логана» и «Сандеро». Поэтому, несмотря на большой спрос на бюджетные модели, начнем делать здесь «Меган», «Флюэнс» и другие имиджевые модели. Постараемся наладить сборку в России всего модельного ряда, насколько это возможно.

– Можно ли рассчитывать на размещение у нас моторного производства? Премьер Владимир Путин сказал, что вскоре иностранных автопроизводителей обяжут делать в России моторы и создавать НТЦ…

– «Рено» уже давно приступила к формированию местных инженерных и исследовательских кадров. На московском заводе группа российских инженеров изучает специфику версий для России. Их предложения внедряем в производство. Привлечение российских специалистов тем важнее, чем больше объемы производства. В Тольятти мы поработаем с инженерами НТЦ АВТОВАЗа, компетентность которых выше всяких похвал. Но создадим и собственный научный центр. Задания по новым моделям «Рено» мы распределяем сразу в нескольких центрах. Например, «Колеос» создавали силами трех компаний: «Рено», «Ниссан» и «Рено-Самсунг». Над тольяттинскими моделями трудятся среди прочих спецы французского НТЦ.

– Это касается только автомобилей на платформе B0 («Логан») или же и других проектов – скажем, «Лада-Гранта»?

– До сих пор ни «Рено», ни «Ниссан» не определились с участием в проекте «Гранта», сейчас это вазовский проект. Да, он интересен и разработан настоящими профессионалами. Мы изучаем возможности приобретения платформы для дальнейшего использования как «Рено», так и «Ниссаном».

– Возможны ли изменения в производственном цикле московского завода, например появление штамповочного цеха?

– Увы, у нас нет места. Но штамповка для «Логана» уже локализована – детали поступают от российских поставщиков, в частности от ЗИЛа, освоившего всю номенклатуру, в том числе крышу и двери. Кстати, без собственной штамповки обходится и один из самых крупных наших заводов – выпускающий во Франции грузопассажирский «Рено-Мастер». Локализация на «Автофрамосе» достигла 50% (по стоимости), фактически нам не хватает лишь производимых в России силовых агрегатов. Наличие местных поставщиков избавляет от финансовых рисков, поскольку расходы и прибыли исчисляются в одной валюте.

У АВТОВАЗа нет проблем с техникой и специалистами. Но – слабое управление на конвейере, не развиты горизонтальные связи. Неважное планирование, не хватает экономической культуры, современных методик производства. Одним словом, порядка маловато. Наше мнение полностью совпадает с мнением руководства Волжского автозавода.

– На ваш взгляд, АВТОВАЗ становится полноправным участником альянса?

– Сейчас акции АВТОВАЗа есть только у «Рено», у «Ниссана» их нет, как нет акций ни «Рено», ни «Ниссана» у АВТОВАЗа. Слово «альянс» юридически неприменимо, мы рассматриваем АВТОВАЗ как полноценного стратегического партнера. Если же взаимообмен акциями состоится, то соответствующее решение будет принято на уровне российского правительства и президента альянса Карлоса Гона.

– У вас столько обязанностей: и генеральный директор «Автофрамоса», и руководитель подразделения «Регион Евразия», и директор альянса «Рено-Ниссан» по промышленной стратегии. Справляетесь?

– Сплю по четыре часа в сутки – для отдыха достаточно. В такой режим перешел, когда «Рено» соединился с «Ниссаном», в 1999-м. Тогда часто мотался в Японию. Сначала был противником объединения, но быстро понял преимущества большого предприятия и записался в сторонники. Преимущества же партнерства с АВТОВАЗом понял без долгих раздумий. Если компания работает в одиночку, в какой-то момент она становится непомерно большой и плохо управляемой.

– Любимый вопрос автомобильных журналистов: на какой машине вы ездите?

– У меня есть водитель, в его распоряжении «Вель Сатис». Оформлю международные права – сяду на «Флюэнс». С началом российской сборки возьму «Латитюд» в качестве представительского, но уже с шофером.

В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ В РОССИИ СТАРТУЕТ СБОРКА:

«Логан MCV»

«Рено-Меган»

«Рено-Флюэнс»

«Рено-Латитюд»

«Рено-Дастер»

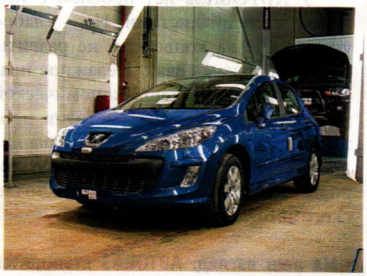
Календарь оптимиста

Зарплату не прибавили, инфляция не галопирует, но и не стоит на месте. И все же в стране наметился поворот к лучшему. Календарь важнейших автомобильных событий уходящего 2010-го перелистали Игорь Моржаретто и Владимир Соловьев.

МАРТ. Стартовала программа утилизации автомобилей старше 10 лет (ЗР, 2010, № 2, 4, 8). За 2010 год по ней реализуют около 400 тыс. машин. Наибольшим спросом в рамках акции пользуется «Лада»: на нее приходится 79,5% продаж; на втором месте бюджетные иномарки «Рено-Логан» и «Сандеро» (7,3%); третья в списке – «Шкода» (2,7%), четвертый – «Форд-Фокус» (2,4%). Замыкает пятерку лидеров ГАЗ с «Волгой-Сайбер» (1,8%). В середине сентября правительство России решило продлить субсидированную утилизацию старых автомобилей на 2011 год, выделив на нее 14 млрд. рублей.

АПРЕЛЬ. Начался рост продаж автомобилей – впервые с октября 2008 года (ЗР, № 9*); его подстегнула госпрограмма утилизации. По оценкам Минпромторга, в 2010 году в стране должны собрать не меньше 1,3 млн. машин, а продать – более 1,7 млн. К середине 2013 года российский рынок достигнет докризисного уровня, а в 2014 году по объему продаж станет номером один в Европе.

Здесь и далее – ссылки на номера журнала 2010 года.



Заработал автомобильный завод концерна «Пежо-Ситроен-Мицубиси» в Калуге (ЗР, № 6). В течение 2010–2011 годов будут собирать из готовых узлов «Пежо-308», «Ситроен-С4», а также полноприводные «Пежо-4007», «Ситроен С-Кроссер» и «Мицубиси-Аутлендер XL». С 2012 года завод перейдет на полный цикл сборки. Расчетный объем производства составляет 300 тыс. автомобилей ежегодно.

ИЮЛЬ. Принят закон о запрете на эксплуатацию транспортных средств лицами, находящимися в состоянии алкогольного, наркотического или иного токсического опьянения (ЗР, № 6). Одновременно из КоАПа исключены нормы, допускающие возможность управления автомобилем при наличии в организме человека абсолютного этилового спирта в концентрации до 0,3 г на литр крови или до 0,15 мг на литр выдыхаемого воздуха.

Кто больше ездит – больше платит. Правительство решило поднять акцизы на бензин. В расчете на литр топлива ставка ежегодно будет повышаться на 1 рубль в 2011, 2012 и 2013 году (ЗР, № 9). При этом пока не случилось ожидаемого снижения транспортного налога, ради которого и задумывалось повышение бензиновой подати. Так что в 2011-м придется раскошелиться – заплатить налог за 2010 год.

Президент РФ Дмитрий Медведев решает возродить дорожные фонды (ЗР, № 9). Они действовали в России в течение десяти лет, но в 2001 году Федеральный дорожный фонд ликвидировали – как говорили тогда, из-за непрозрачности и нецелевого использования. Главным источником пополнения фондов станут акцизы на бензин, транспортный налог (который обещают урезать) и сборы за проезд тяжелых грузовиков.

Вступил в действие Таможенный союз между Россией, Казахстаном и Белоруссией (ЗР, № 10). Благодаря появлению единого таможенного пространства, как нам обещают, экономики России, Белоруссии и Казахстана вырастут за несколько лет на 15–20%. Дополнительный экономический эффект конкретно для России рассчитывается на уровне 400 млрд. долларов до 2015 года. Что касается простых автомобилистов, то для них исчезают границы между тремя государствами. А вот подержанные иномарки, вопреки ожиданиям, не подешевеют: пошлины на их ввоз остались на прежнем уровне.

СЕНТЯБРЬ. На заводе компании «Фольксваген» в Калуге стартовало производство автомобиля, разработанного специально для России, –

«Поло Седан». Спрос на модель превысил все ожидания: дилеры принимают заказы на вторую половину 2011 года.

«Хёндай мотор», крупнейший автопроизводитель Южной Кореи, открыл предприятие в Санкт-Петербурге (ЗР, № 11), которое стало первым в РФ иностранным автомобильным заводом полного цикла. На его площадке, помимо традиционных цехов сварки, окраски и сборки, расположен также цех штамповки. Промышленное производство стартует в январе 2011-го. Три автомобиля «Хёндай-Солярис» из первой партии станут призами для участников читательского голосования Гран-при «За рулем».

На «Иж-Авто» вновь запустили в производство модель ВАЗ-2104 (конвейер остановили еще в мае 2009 года). К 2011 году в Ижевск переедет производство остальных моделей «классики».

Вступил в силу новый технический регламент «О безопасности колесных транспортных средств». Он допускает к эксплуатации машины с правым рулем, однако требует переделки фар в соответствии с требованиями правостороннего движения. Запрещены поворотники неоранжевого цвета. Производителям-нерезидентам РФ предписано иметь в России одного своего представителя.

Техрегламент вводит запрет на эксплуатацию и ввоз автомобилей с кенгурятниками, а также предписывает русифицировать меню бортовых компьютеров.

Страна получила, наконец, единую дорогу от своей западной границы до восточной: открыта федеральная трасса «Амур» (Чита – Хабаровск). Сдаче трассы в эксплуатацию был посвящен автопробег журнала «За рулем» и Минтранса России (ЗР, № 11).

ОКТЯБРЬ. Гонки Формулы-1 обретают российскую прописку (ЗР, № 12). Краснодарский край заключил соглашение с организаторами Формулы на проведение Гран-при России в Сочи. Хозяин Формулы-1 Берни Экклстоун

предлагает провести первый этап соревнований уже осенью 2014 года.

НОЯБРЬ. Отменен контроль за состоянием здоровья водителей при техосмотре.

* * *

Подведем итог. Утилизация старых авто – плюс; авторынок вновь начал расти – плюс; запуск двух автозаводов, в Калуге и Санкт-Петербурге, – два плюса; возрождение дорожных фондов за счет введения акцизов на бензин – плюс условный; запрет пьянства за рулем – плюс (если только не принимать во внимание, что и из-за простого кваса или кефира погореть можно), Таможенный союз – тоже плюс, хотя и небольшой; Формула-1 в Сочи – скорее, плюс; новая дорога – большой плюс.

Что в отрицательной части баланса? Повышение акцизов на бензин. Добавим в этот пункт еще один минус, потому как повышение пока не сопровождается обещанным смягчением транспортного налога.

Как видите, плюсов все-таки больше. А наступающий год обещает стать еще более богатым на хорошие новости. **ЗР**

На правах рекламы

Препарат для полноценной мужской жизни

Лицензия № 99-04-000093 ФСНСЗСР
Рег. уд. № 00037/01
РЕКЛАМА

Помогает:

- Восстановить мочеиспускание.
- Предотвратить рост аденомы предстательной железы.
- Устранить проявления хронического простатита.

ЕСТЕСТВЕННОЕ СОХРАНЕНИЕ МУЖСКОГО ЗДОРОВЬЯ

Телефоны горячей линии: (495) 681-09-30, 681-93-00

ПРОКОНСУЛЬТИРУЙТЕСЬ СО СПЕЦИАЛИСТОМ, УТОЧНИТЕ ВОЗМОЖНЫЕ ПРОТИВОПОКАЗАНИЯ

Бензин пахнет подорожанием

Наши цены на бензин не ругал разве что немой. А есть ли вообще некая «справедливая» стоимость топлива? Над решением данной задачи бился Игорь Моржаретто.

ДВА МИРА – ДВЕ СИСТЕМЫ

Для начала договоримся, что вообще-то понятия «справедливая цена» в экономике не существует. Это, скорее, термин для политиков, да и то лишь в период предвыборной кампании. Экономисты оперируют другими терминами, самый важный из которых – рентабельность. Поскольку в убыток никто не будет работать, речь может идти о высоком или низком уровне этой самой рентабельности. Хотя прекраснодушные мечтания иногда закрадываются даже в труды серьезных ученых. Так, академик РАН Роберт Нигматулин опубликовал специальное исследование, где рассчитал, что минимальная месячная зарплата должна соответствовать стоимости 1000 л бензина. То есть сейчас она теоретически была бы где-то в размере 25 тыс. руб. Реально же в Москве МРОТ составляет 8,7 тыс. руб.; выходит, что литр бензина должен стоить 8 рублей 70 копеек!

Повторюсь, подобные расчеты хороши для политиков, чтобы высчитать «градус социальной напряженности». У социологов даже припасена формула, согласно которой стоимость бензина для личной машины не должна превышать 5% общего дохода семьи, иначе возможны «моменты социального возмущения». У нас эти расходы составляют уже 8–10%…

– Мир знает два механизма определения цены – рыночное регулирование и государственное, – объясняет Григорий Сергиенко, исполнительный директор Российского топливного союза. – В наследство от СССР мы получили абсолютно монополизированную систему. Сегодня налицо та же монопольная система, только вместо Госкомнефтепродукта или Миннефтепрома образовалось примерно пять вертикальных структур, которые поделили рынок и работают по тем же плановым принципам. Для них внутренняя, своя экономика – это главное, все остальное их абсолютно не волнует.

Можно понять логику монополистов. Не секрет, что 40% бюджета страны формируется за счет нефтяной отрасли, за счет продажи нефти за рубеж. В условиях, когда налоговая система отбирает у нефтяников 78 копеек с каждого рубля экспортной выручки, конечно, у тех появляется соблазн вытянуть свою доходность за счет внутреннего рынка… Вот и получается, что у нас в рознице бензин дороже, чем, скажем, в США, не говоря уже о странах, где так же активно добывают нефть.

Кстати, себестоимость ее добычи секрета не представляет: для действующих месторождений – порядка 10 долл. за баррель (около 160 л), или примерно 1,8 тыс. руб. за тонну. Но есть еще транспортные и прочие расходы. В результате себестоимость тонны бензина А92 на выходе с крупного НПЗ составляет 9–12 тыс. руб., А95 –13,5–14 тыс. руб. Получается, что литр бензина обходится производителю в 7–10 рублей, остальное – прибыль компании и налоги. И если пытаться получить ответ на вопрос, что же все-таки у нас – свободный рынок или госрегулирование, приходишь к выводу: пожалуй, второе. Ведь конечную цену бензина определяет, по сути, государство, коль скоро доля самых разных налогов в цене топлива достигает 60% (например, в США этот показатель – на уровне 20–25%)! Прибавьте прибыль производителя и доход цепочки продавцов (оптовые и розничные торговцы накидывают примерно по 10%) – вот вам и розничная цена литра бензина в 25 рублей.

По расчетам аналитиков, через три года литр бензина А92 будет стоить 29–30 рублей – без учета инфляции...

СВОЯ ИГРА

Но есть в стране организация, которая по своему статусу обязана ставить барьеры неоправданному росту цен. Это Федеральная антимонопольная служба (ФАС). Так вот, она борется с нефтяными компаниями за «справедливые» цены на бензин не первый год.

В 2008 году ФАС начала расследование против компаний «Роснефть», ЛУКОЙЛ, ТНК-ВР и «Газпромнефть», которые, по данным службы, занимают 72% российского рынка. Они были оштрафованы в сумме почти на 26 млрд. руб. – «за завышение оптовых цен». Правда, нефтяники оспаривают это решение в судах.

У ФАС есть целый набор предложений, как добиться «справедливых» цен на бензин, уверяет руководитель службы Игорь Артемьев. Например, надо развивать биржевую торговлю нефтепродуктами. Или считать цены в привязке к мировым (котировки в Европе минус пошлина и расходы на транспорт). А если нефтяные компании не способствуют развитию конкуренции, можно «законодательно ввести запрет на совмещение в рамках одного лица бизнеса по оптовой и розничной торговле нефтепродуктами». Однако надо понимать: ФАС, будучи государственным органом, не может вести по-настоящему бескомпромиссную борьбу с таким же практически государственным (или полугосударственным) бизнесом. Так что борьба, конечно, будет продолжаться, но это не означает, что бензиновые цены упадут.

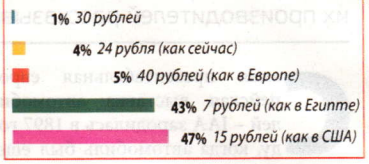
НА ДОРОЖКУ

К примеру, «вдруг» выяснилось, что в стране впору закрывать тему дорожного строительства – в бюджете для этого не нашлось строчки. Минфин и Минтранс подготовили законопроект, по которому с будущего года будет поэтапно введен еще один акциз на топливо. Один рубль добавится к цене литра бензина уже в 2011 году, а к 2013-му нагрузка возрастет до трех рублей (подробнее – в ЗР, 2010, № 9). Эти деньги попадут прямиком в Федеральный дорожный фонд и в его региональные аналоги, а оттуда будут направлены на ремонт и строительство дорог. Естественно, добавка серьезно скажется на цене бензина.

По подсчетам экспертов, за три года дополнительный акциз (с учетом НДС для розницы) прибавит к цене литра дизельного топлива 3,4–3,7 рубля. А для бензина рост может составить уже от 4,4 до 5 рублей. Расчеты чиновников куда более «мягкие»: 15-процентный рост за три года (то есть литр топлива подорожает на 3,5–4 рубля). Так или иначе, это не может не повлиять на общий подъем цен в стране. Подорожают все товары. Станут ли от этого лучше дороги, ускорится ли доставка грузов из одного региона в другой? Посмотрим. В любом случае не стоит рассчитывать на то, что бензин начнет когда-либо дешеветь. Не в Америке живем! **ЗР**

СПРОСИМ ЧИТАТЕЛЕЙ

Сколько, по вашему мнению должен стоить 1 л бензина А92?



На правах рекламы

Владельцам автомобилей ВАЗ и ГАЗ запчасти по доступным ценам

Покупай уверенно – качество гарантировано!

За рулем

Более 120 позиций качественных запчастей для автомобилей ВАЗ и ГАЗ

Оптовые поставки ЗАО ТД «Товары от «За рулем»: ул. Бакунинская, 72; т.: (499) 261-0603; т./ф.: (499) 267-1660; opt@zr.ru
Фирменные магазины «За рулем»: ул. Долгоруковская, 36, (495) 984-5158; • ул. Бакунинская, 72, (499) 261-0108 • ул. Краснопрудная, 30-34, (499) 264-9294 • МО, г. Железнодорожный, ул. Жилгородок, 9Б, (495) 522-6194 • г. Воронеж, ул. Хользунова, д. 112, (4732) 67-3490 • ИП Санникова Светлана Владимировна, г. Пермь, ул Боровая 24, (342) 222-7204
Официальные дилеры ЗАО «Торговый Дом «Товары от «За рулем»: смотри на сайте www.td.zr.ru

Программа на завтра

О наиболее ярких новинках главной европейской выставки грузовиков и планах их производителей рассказывает Николай Мордовцев. Фото автора.

Самая презентабельная европейская выставка автомобилей – IAA зародилась в 1897 году, когда автомобиль был еще, по сути, гужевой повозкой, только с мотором вместо лошади. Берлин, отель «Бристоль» и всего четыре участника – экспонатам вполне хватило бы места в фойе. А спустя 30 лет, в 1928-м, когда выставка гостила в Лейпциге, в первом номере журнала «За рулем» корреспондент делился свежими впечатлениями: «Море машин, океан металла. Яркие рекламы притягивают взгляд»… В 1947 году IAA впервые прошла в Ганновере, а с 1991 года разделилась: по нечетным годам во Франкфурте – легковые автомобили, по четным в Ганновере – коммерческие. Выставка 2010 года значилась под номером 64.

ЭКОЛОГИЯ И ЭКОНОМИЯ

Пионеры гибридизации японцы за два десятка лет накопили немалый опыт и теперь легко переходят на выпуск электромобилей. У «Мицубиси-Кантер Фусо» в исполнении «Зеро Эмишн» (Zero Emission) запас хода «по топливу» 120 км, а максимальная скорость 80 км/ч – неплохо для грузовичка грузоподъемностью 3,5 т.

Метан относительно дешев, поэтому почти у всех компаний есть двигатели, работающие на газе – сжиженном пропан-бутане или сжатом/сжиженном метане. При этом электроника не только легко обеспечивает такому двигателю уровень токсичности Евро V или EEV, но и сохраняет мощность моторов, развиваемую ими на традиционном топливе. Интересно, что в Европе вновь проснулся интерес к газодизельному циклу. Современные технологии позволили реанимировать эту идею на новом уровне: вместо сжатого – сжиженный метан, а к солярке добавляют до 20% рапсового масла или другого «биодизельного» топлива.

Всем производителям моторов оказались по силам не только нормы

Концепт – ложь, да в нем намек, показывающий направление развития автопрома. Возможно, лет через десять магистральные тягачи станут похожими на этот MAN Concept S. Немцы говорят, что реальное уменьшение расхода топлива у такого зализанного автопоезда в сцепке с новым полуприцепом – до 25%. Вместо зеркал у Concept S две видеокамеры на обтекаемых кронштейнах. Огромные низкопрофильные шины, двери – за передней осью, причем сдвижные (в отличие от дверей «Рено-Магнум», где в кабину ведет тепловозная лестница). Уровень защищенности водителя – как на грузовике-капотнике. Впрочем, это пока лишь догадки, ведь MAN Concept S – отлично сделанный муляж.

Концепт от ИВЕКО. «Глайдер» (Glider) прочат на смену флагманскому семейству «Стралис». Новая аэродинамика на 1,5% сократит расход топлива. Главное отличие двигателя «Глайдера» от конкурентов – привод навесных агрегатов дополнительным электромотором, а электроэнергию для него, кроме обычных батареи и генератора, дает солнечная панель на крыше тягача. Электромагнитный замедлитель рекуперирует энергию торможения, в электричество преобразуются даже остатки тепла отработавших газов. Вдобавок электроэнергию старательно экономят – фары, фонари и прочие светильники выполнены на светодиодах. Есть изменения и в ходовой. «Активное» седло в зависимости от скорости, дорожных условий, нагрузки может перемещаться по раме. Руководит этим, конечно же, компьютер, посылая команды электропневматическому приводу. Столь же неусыпен контроль за давлением в шинах – он корректируется в зависимости от скорости и качества дорожного покрытия.

DAF LF 45.160 Hybrid полной массой 12 т оснащен 4,5-литровым дизелем Paccar FR уровня EEV, мощностью 118 кВт/160 л.с., шестиступенчатой автоматизированной коробкой передач Eaton. Аккумуляторная батарея массой 100 кг собрана из 96 литий-ионных элементов напряжением 3,4 В.

На правах рекламы

КАМАЗ

РЕСТАЙЛИНГ

ТЕХНОЛОГИИ ПОБЕДИТЕЛЕЙ

КАМАЗ 65115

Самосвал с высокой эксплуатационной эффективностью. Комплектуется двигателем Cummins, коробкой передач ZF и платформой овального сечения. Увеличены грузоподъемность (до 15 т) и межсервисный пробег (до 30 тыс.км).

Весь товар сертифицирован. Реклама

КАМАЗ

ОАО «КАМАЗ»
Call-центр: (8552) 45-27-45
8-800-555-00-99

www.kamaz.ru

КОМПАНИЯ ГОДА 2009

У флагманских тягачей роботизированные коробки передач теперь в базовой комплектации. На «Рено-Магнум» стоит 13-литровый двигатель «Вольво» мощностью 520 л.с. с моментом 2550 Н·м. Топливный бак – 1000 л.

«Мерседес-Бенц Вито» был в числе претендентов на титул «Фургон года». Кроме обновленной внешности и интерьера, у него новые дизель и подвеска.

Евро V, но и более жесткие EEV. Одолеть их позволяет технология SCR с AdBlue, пришедшая на автомобили с тепловых электростанций и судовых двигателей. Правда, возможно и сочетание EGR с SCR. Теперь наметилась другая забота – применять или нет сажевые фильтры. (Отметим, что при нормах EEV их приходится использовать почти всем производителям.)

На магистральных грузовиках наиболее экономичны гипоидный одноступенчатый редуктор и коробка с высшей прямой передачей. Автоматика так виртуозно переключает передачи, что не всякий профессионал способен с ней соревноваться. Подсчитали, что коробка-робот на тягаче при годовом пробеге 150 тыс. км экономит 2250 л топлива и сокращает выброс CO_2 почти на 6 т. Такие автоматы уже устанавливают в базовом оснащении на большинство тягачей, а заказывать приходится обычную механическую коробку.

Легковые и коммерческие автомобили одной марки роднит только двигатель, частично трансмиссия и подвеска, кузова же оригинальные, каждый со своим дизайном. Новые «каблуки» при грузоподъемности 745–850 кг неуклонно набирают в росте, уже близка высота 2,1 м при ширине 1,85 м. Тенденция – снижение кубатуры двигателей при сохранении мощности. На «Кангу Рапид» стоит дизелек «Рено» dCi объемом 1500 см³ с топливной системой Common Rail, четырьмя клапанами на цилиндр, турбонаддувом и интеркулером; у него четыре настройки – на 68, 75, 90 и 110 л.с. Благодаря компактному мотору более крупные автомобили можно делать в двух исполнениях: версию с большей грузоподъемностью – с продольным расположением двигателя и задними ведущими колесами, а легкую – с поперечным расположением силового агрегата и передним приводом. Если раньше так было только на «Форде-Транзит Коннект», то теперь и на «Опеле-Мовано» (Opel Movano) и «Рено-Мастер» (Renault Master). На заднеприводных версиях дизель объемом 3,0 л и мощностью 125 или 146 л.с., у переднеприводных ту же мощность снимают с нового 2,3-литрового двигателя.

Можно снисходительно похлопать «китайца» по кабине, если твоя страна делает «мерседесы». А если КамАЗы и «Газели»? Тяжелые грузовики из Поднебесной стояли на скромном стенде CAMC. Оказывается, теперь, кроме лицензионных двигателей Cummins и Steyr, на них устанавливают дизели Hino, IVECO Cursor или Mitsubishi мощностью от 290 до 420 л.с. Возможна установка японских коробок передач и 16-ступенчатых ZF, более привычных европейцам. Если бы не высокие европейские таможенные пошлины, такие самосвалы уже работали бы на здешних стройках.

Фургончик «Опель-Виваро» – в чистом виде электромобиль. Въезд в центр многих европейских городов платный, а с электротяги денег не берут.

На правах рекламы

Перевозчиков и производителей коммерческих автомобилей беспокоит не только расход солярки, но и выбросы CO_2. Мотивируют просто: меньше выброс – меньше налог. В Евросоюзе вступает в действие законодательство с еще более жесткими нормами содержания оксидов азота. Обеспечить соответствие им только за счет совершенствования процесса сгорания у дизеля уже невозможно. Поэтому почти все производители представили свои гибриды. Если на IAA-2006 дизель-электрические грузовики были экзотикой, то нынче это вполне работоспособные автомобили.

На IAA-2010 появилась новая номинация: Pickup Of The Year (раньше подобный конкурс проводили только за океаном). Победу одержал «Фольксваген-Амарок». Рабочая лошадка везет 1,26 т, при этом может быть с двойной кабиной и обтянутыми кожей сиденьями. У автомобиля дизель объемом 2,0 л (122 или 163 л.с.), полный привод с блокировкой дифференциала задней оси, понижающий ряд в раздатке, ESP в базовой комплектации. Конечно, на IAA «Фольксваген-Амарок» оказался не единственным пикапом, у различных производителей их было около десятка. К примеру, на стенде «Форда» красовался «Рейнджер», а легковое подразделение «Рено» показало немного забавный в таком исполнении «Логан». Однако, по мнению жюри, отрыв этого полярного волка от других пикапов был настолько разительным, что на церемонии награждения ближайших конкурентов даже не назвали.

КАМАЗ

РЕСТАЙЛИНГ

ТЕХНОЛОГИИ ПОБЕДИТЕЛЕЙ

КАМАЗ 65117

Бортовой тягач с высокой эксплуатационной эффективностью. Комплектуется двигателем Cummins, коробкой передач ZF и платформой 7800x2470мм. Увеличены грузоподъемность (до 14,5 т) и межсервисный пробег (до 30 тыс.км)

Весь товар сертифицирован. Реклама.

КАМАЗ

ОАО «КАМАЗ»
Call-центр: (8552) 45-27-45
8-800-555-00-99

www.kamaz.ru

Компания года 2009

Благодаря переднему приводу к «Ситроену-Джампер» можно пристроить еще пару «ленивых» мостов.

В Европе множество малых фирм строят небольшие автобусы. Этот – на шасси «Фольксвагена-Транспортер». Особенность – кузов из нержавейки.

На «каблуки» и легкие фургоны теперь устанавливают электронные системы, лет пять-шесть назад встречавшиеся только на флагманских магистральных грузовиках и туристических автобусах. К примеру, новый «Фольксваген-Кэдди» можно купить с системой курсовой стабилизации ESP и функцией помощи при трогании на подъеме Hill Start Assist. И это в дополнение к шести различным бензиновым и дизельным двигателям мощностью от 75 до 140 л.с., новой 7-ступенчатой роботизированной коробке DSG и полному приводу.

КАТЕГОРИЯ D

Автобус уже давно избавился от сходства с фургоном и стал бесспорным украшением городских улиц. Почти половина лицевых панелей – стеклянные. В почете оцинкованная сталь, ступеньки и колесные арки из практически вечной нержавейки. А еще алюминий, из которого все чаще делают каркасы сидений, и пластик – он идет на емкие багажные полки, элегантные панели приборов, внутреннюю отделку. Светотехнику переводят на светодиоды, попутно увеличивая площадь фонарей и блок-фар.

В современном автобусе электроника управляет двигателем, трансмиссией, подвеской, тормозами. Пассажир даже не догадывается, сколько умных систем на страже его безопасности. В пятизвездочных салонах флагманских автобусов может быть немного кресел, зато они широченные; пол выложен дубовым паркетом, обязательно есть кухня, туалет и гардероб. Такой салон вмещает 25–30 пассажиров вместо обычных сорока пяти.

Тенденции автобусостроения: экономичность, безопасность,

В профиль «Неоплан» не спутать ни с каким другим автобусом. Эта марка премиум-класса отмечает 75-летний юбилей. У «Скайлайнера» две модификации – длиной 12,44 и 13,79 м; двигатель – Евро V, 400 л.с., 12-ступенчатая роботизированная коробка.

Те производители, что участвуют в трак-рейсинге, обязательно выставляют боевые автомобили. Двигатели объемом 10–12 л (мощность под 1000 «лошадей») установлены за кабиной, в пределах базы.

MAN TGX 10×4 с дизелем V8 мощностью 680 л.с. способен буксировать автопоезд полной массой до 250 т. Нагрузка на седло – 35 т!

комфорт и, конечно, соответствие самым жестким нормам токсичности.

Автобусный конкурс междугородных и туристических автобусов проходит в бельгийском городе Кортрейк, а в Ганновере выбирают лучший из городских. В этом году приз получил голландско-бельгийский холдинг VDL за семейство низкопольных автобусов Citea. ЗР

В официальных экспозициях IAA американских грузовиков нет. Тем не менее им нашлось место, ведь у этих произведений заокеанского искусства есть поклонники и в Европе.

На правах рекламы

Помощники – в очередь

Все возрастающее количество электронных помощников может привести к информационной перегрузке водителя грузовика, когда он не будет знать, на какой сигнал реагировать. Поэтому на фирме Volvo Trucks решили заняться совершенствованием интерфейса HMI (Human Machine Interface), которому надлежит распределять приоритеты в зависимости от реальной обстановки. Например, и это только самый простой случай, поставить в очередь входящий звонок, если водитель перестраивается. Распределение приоритетов между сигналами базируется на результатах исследований, проведенных совместно с Чалмерским технологическим университетом.

Важные компоненты

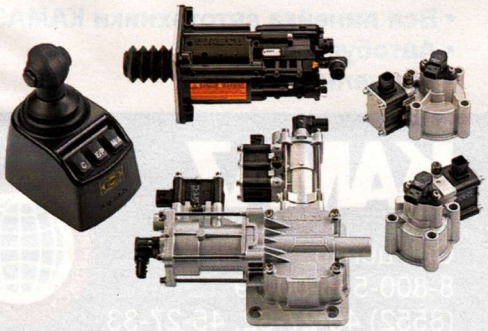
В Нижнем Новгороде официально открыт завод TPM – совместное предприятие корпорации «Русские машины» и японской компании T.RAD. Он специализируется на разработке, проектировании и изготовлении алюминиевых паяных радиаторов и охлаждающих модулей для автомобильной техники. Инвестиции в проект составили 25 млн. долларов. Инженерный, технический и производственный персонал TPM прошел стажировку в Японии, на заводе T.RAD в Хигашиура, а также в инженерно-исследовательском центре в Нагоя.

Предприятие оснащено японскими автоматизированными линиями и другим технологическим оборудованием. При этом время переналадки наиболее трудоемких этапов составляет от 1–2 до 20–30 минут, а возможности предприятия позволяют выпускать до 600 тыс. изделий в год. На заводе реализован полный цикл изготовления всех комплектующих деталей.

В первую очередь радиаторы T.RAD местной сборки пойдут на комплектацию полуторки «Газель-Бизнес».

Оптимальный драйв

Разгрузить водителя-дальнобойщика и сэкономить до 5% топлива позволяет представленная компанией WABCO автоматика переключения передач Optidrive. Еще 1000 л в год позволяет сберечь новый компрессор C-Comp с интегрированным сцеплением, отключающим его от двигателя, как только достигнуто необходимое давление воздуха в тормозной системе. Наконец, система автоматического экстренного торможения On Guard Plus позволит резко сократить количество тяжелых ДТП с участием грузовиков. В соответствии с решением ЕС подобные устройства станут обязательными с 2015-го, но WABCO готова поставлять On Guard Plus уже в 2012 году!



Американцы на «Валдае»

Под капотом ГАЗ-33106 «Валдай» забилось американское «сердце» – дизель ISF 3,8 компании «Камминс». Это новейшая модель, развивающая 152 л.с. и выдающая крутящий момент 491 Н·м уже при 1200 об/мин. С ним «Валдай» обойдется 12 литрами топлива на сотню, потребует ТО раз в 15 тыс. км, возьмет на борт до 4 т груза и, наконец, проедет не менее 500 тыс. км без капремонта. Дополнительно надежность автомобиля повышают сцепление и ГУР немецкой фирмы ZF. В итоге ГАЗ увеличил гарантийный срок на всю машину до двух лет.

Трехосный КамАЗ-65115 с рестайлинговой кабиной.

Встречают по кабине

В последнее время камские грузовики изменились: стала современнее конструкция, появились новые модели и модификации. О главном в них – Константин Закурдаев.

Самое заметное – рестайлинговая кабина, ставшая серийной в 2010 году. Теперь такой оснащают и четырехосный полноприводный вседорожник КамАЗ-63501 грузоподъемностью 14 т, оснащенный 360-сильным дизелем, а также двухосный самосвал КамАЗ-43255, рассчитанный на перевозку до 7 т груза в 6-кубовом кузове задней разгрузки.

Еще один успех завода – начало изготовления в опытном производстве автомобилей семейства КамАЗ-5308, которые в ближайшее время встанут на главный конвейер. Это отличная по конструкции модель, не унифицированная с серийными грузовиками. Исключение – кабина (новую, кстати, обещают через три-четыре года).

Отличия КамАЗ-5308: увеличенная с 9,2 до 10 т допустимая нагрузка

Внедорожное шасси КамАЗ-43118 используют в основном для монтажа крановых установок.

Новинка Камского автомобильного завода: среднетоннажный КамАЗ-5308 с импортным силовым агрегатом.

на ось, сокращенный расход топлива, сниженная снаряженная масса (7150 кг), существенное улучшение комфортабельности рабочего места водителя. В базовой комплектации: пневмоподвески и заметная доля импортных комплектующих. Автомобиль оснащают современным дизелем «Камминс-ISBe» мощностью от 245 до 300 л.с. и 9-ступенчатой коробкой передач ZF, которую изготавливает СП «ЦФ Кама» в Набережных Челнах. С 2012 года этот агрегат полностью заменит собственные камазовские коробки.

Дизели «Камминс», которыми комплектуют не только КамАЗ-5308, теперь тоже выпускают в Набережных Челнах, на другом совместном предприятии – «Камминс-Кама». На нем не только собирают моторы, но и выполняют весьма деликатную операцию – обрабатывают блоки цилиндров. Ежегодный объем производства планируют довести до 25 тыс. штук. ЗР

В цехе сборки кабин стало очень чисто и просторно.

Модернизированный КамАЗ-43255 с 6-кубовым самосвальным кузовом.

ЦЕНЫ

Марка, модель	Год выпуска	Гарантия, лет/тыс. км	Цена	Кол-во дверей/мест	Двигатель: Рабочий объем, л.	Двигатель: Тип*, число цилиндров	Двигатель: Мощность, л. с.	Привод **	Тип*** КП, кол-во ступеней	ABS	EBD	Сист. курсовой устойчивости	Усилитель экстр. торможения	Подушки безопасности	Круиз-контроль	Маршрутный компьютер	Кондиционер	Климат-контроль	Центральный замок 4*	Сигнализация, иммобилайзер	Усилитель рулевого управления5*	Омыватели фар	Ксеноновые фары	Противотуманные фары	Аудиосистема6*/число динамиков	CD-чейнджер	Мультифункциональный руль	Информационный дисплей	Парктроник	Датчик дождя	Электростеклоподъемники	Электропривод зеркал	Обогрев зеркал	Электропривод сидений	Обогрев сидений	Обогрев лобового стекла	Люк	Кожаный салон	Легкосплавные колеса	Рейлинги	Дилер	
Hyundai																																										
i20	2010	5/120	449 900р.	3/5	1.2	Б,Р4	78	П	М,5	■	■			2					--	■	Э				Есть/4		■													BLOCK	(495)730-44-99, www.block.ru
ix35	2010	5/120	979 900р.	5/5	2.0	Б,Р4	150	П	М,5	■	■			6		■	■		ЦЗ	■	Э			■	Есть/6		■	■			4	■	■		■	■			■	BLOCK	(495)730-44-99, www.block.ru
Santa Fe new FL	2010	5/120	1 196 900р.	5/5	2.4	Б,Р4	174	4x4	А,6	■	■	■		6		■		■	ЦЗ	■	Г				Есть/4		■	■			4	■	■	■	■	■	■		■	■	BLOCK	(495)730-44-99, www.block.ru
Mitsubishi																																										
Colt	2009	3/100	449 000р.	3/5	1.1	Б,Р3	75	П	М,5	■	■		■	■		■			ДУ	■	Э				CD/4			■			■									■	BLOCK	(495)231-19-91, www.block.ru
Lancer X	2010	3/100	599 000р.	4/5	1.5	Б,Р4	109	П	М,5	■	■			■		■	■		ЦЗ	■	Э				CD/4			■			■	■	■							BLOCK	(495)231-19-91, www.block.ru
Outlander XL	2010	3/100	929 000р.	5/5	2.0	Б,Р4	147	П	М,5	■	■			■		■		■	ЦЗ	■	Г				CD/4						■	■	■		■					■	BLOCK	(495)231-19-91, www.block.ru
Skoda																																										
Octavia Tour	2009	2/б.о.	524 000р.	5/5	1.6	Б,Р4	102	П	М,5	■				■		■			ЦЗ	■	Г			■	-/4			■			■	■	■								"ВЕНТУС"	(495)234-39-13, www.ventus.ru
Volkswagen																																										
Multivan T5 TDI Comfortline	2010	2/б.о.	2 063 000р.	4/7	2.5	ТД,Р5	131	П	М,6	■	■	■	■	8	■	■		■	ДУ	■	Г	■		■	CD/10		■	■	■		■	■	■		■				■	"Атлант-М"	(495)777-6-505, www.atlant-m.ru
Passat Limousine Trendline	2010	2/б.о.	770 000р.	4/5	1.6	Б,Р4	102	П	М,5	■	■	■	■	8				■	ДУ	■	Э				CD/8			■			■	■	■		■	■				"Атлант-М"	(495)777-6-505, www.atlant-m.ru
Tiguan TSI 6-m Trend&Fun 4motion	2010	2/б.о.	995 000р.	5/5	1.4	Б,Р4	150	4x4	М,6	■			■	8		■		■	ДУ	■	Э			■	CD/4			■			■	■	■		■	■				■	"Атлант-М"	(495)777-6-505, www.atlant-m.ru

* **Б** - бензиновый, **Д** - дизельный, **ТД** - дизельный с турбонаддувом, **Г** - гибридный (расположение цилиндров : **Р** рядные, **V** - V -образные, **Ор** - оппозитные, **W** - дубль V 12 -ти цилиндровые), ** **П** - передний, **З** - задний, **4х4** - полный, *** **М** - механическая, **А** - автоматическая, **Р** - роботизированная, **В** - с вариатором **D** - DSG (АКП с высоким КПД, переключаемая без разрыва потока мощности), **4*** **ЦЗ** - центральный замок, **ДУ** - с дистанционным управлением, **5*** **Г** - гидравлический, **Э** - электрический, **6*** **CD** - устройство для чтения компакт-дисков с радиоприемником, **Т** - кассетная магнитола, **R** - радиоприемник

СТОА и АВТОСЕРВИС

СТОА	ТЕЛЕФОН	АДРЕС	САЙТ	ВИД УСЛУГ**	МАРКА АВТОМОБИЛЯ	СТОИМОСТЬ НОРМО-ЧАСА
Мерседес-Бенц Север	495-663-66-02	МО, Мытищинский район, ТПЗ "Алтуфьево" проезд Автомобильный, владение №5, строение №9.	www.mercedes-benz-sever.ru	СР, КР, ТО, Г, А, О	Mercedes-Benz	3658 руб. с НДС
Мерседес-Бенц Центр	495-933-66-00	Ленинградский пр-т, д. 39	www.mercedes-center.ru	СР, КР, ТО, Г, А, О	Mercedes-Benz	3767 руб.

** **СР** - слесарный ремонт, **КР** - кузовной ремонт, **ТО** - техническое обслуживание, **Г** - гарантийное обслуживание, **А** - установка аксессуаров, **О** - в наличии оригинальные запчасти, **Н** - в наличии неоригинальные запчасти

МАГАЗИНЫ ЗАПЧАСТЕЙ И АКСЕССУАРОВ

ФИРМА	ТЕЛЕФОН	АДРЕС	САЙТ	ГРУППА ЗАПЧАСТЕЙ*	МАРКА АВТОМОБИЛЯ
Мерседес-Бенц Север	495-663-66-02	МО, Мытищинский район, ТПЗ "Алтуфьево" проезд Автомобильный, владение №5, строение №9.	www.mercedes-benz-sever.ru	В, О	Mercedes-Benz
Мерседес-Бенц Центр	495-933-66-11	Ленинградский пр-т, д. 39	www.mercedes-center.ru	В, О	Mercedes-Benz
«БУДЕМ ДРУЖИТЬ»	495-771-52-52	ул. Гиляровского, д. 47, стр. 5	www.auto-goods.ru	Д, Тр, Х, Тм, Р, П, К, Э, А, В, О, Н	Mazda, Nissan, Ford, Toyota, BMW
«БУДЕМ ДРУЖИТЬ»	495-771-52-52	ул. Гиляровского, д. 47, стр. 5	www.auto-goods.ru	Д, Тр, Х, Тм, Р, П, К, Э, А, В, О, Н	Kia, Hyundai, Audi, Volkswagen

* **Д** - двигатель, **Тр** - трансмиссия, **Х** - ходовая часть, **Тм** - тормозная система, **Р** - рулевое управление, **П** - подвеска, **К** - кузов, **Э** - электрооборудование, **А** - дополнительное оборудование, аксессуары, **В** - все группы запчастей, **О** - оригинальные запчасти, **Н** - неоригинальные запчасти

Что подписал Экклстоун

Представитель российской стороны и коммерческий директор чемпионата мира заключили договор о проведении Гран-при России в городе Сочи. Реалистичность проекта оценили Вадим Крючков и Сергей Зиновьев.

В прошлом далее устной договоренности о проведении в России Большого приза дело не заходило. Последний пример: 2002-й, переговоры в столице между Бернардом Экклстоуном и экс-мэром Юрием Лужковым. Соглашения не удалось достигнуть из-за финансовых разногласий. Ныне подписан документ, и от российской стороны визу поставил Михаил Капиролин, гендиректор главного олимпийского подрядчика – Центра передачи технологий строительного комплекса Краснодарского края «Омега». По одним данным, это предварительное соглашение, в котором не оговорены доли участников и технические нюансы, по другим – окончательный контракт.

Оставим в стороне дела денежные. И без нас многие уже усомнились, что российский Гран-при способен дать хоть какую-то прибыль (из длинного списка этапов Формулы-1 безубыточны, говорят, лишь шесть). Гоночные автодромы обычно приносят доход за счет остальных уик-эндов, а некоторые, например знаменитый «Нюрбургринг», считающийся самым прибыльным в мире, что-то кладут

По улицам Сочи в 2009-м уже ездили болиды Формулы-1, но лишь в рамках показательных выступлений

в кошелек хозяевам почти ежедневно. На сочинской трассе такое невозможно. Она слишком далека от основных мест обитания российского автоспорта и вряд ли будет востребована европейскими гоночными сериями: расходы на дальние трансферы под силу только избранным командам. Отсюда главный вопрос: доведется ли еще что-нибудь увидеть на сочинской трассе, кроме Формулы-1? Или же она будет работать подобно этапу в Монте-Карло – раз в году?

Даже если так, все равно хорошо. Хотя пресловутые расходы на «переход», несомненно, коснутся и зрителей. Самый дешевый путь из Москвы или Питера в Сочи – по автодороге. А она и без того перегружена, в том числе на узком участке от Краснодара на юг, и ее не планируют расширять.

Теперь представьте пробку длиной 100 км. Для Гран-при Великобритании это нормальное явление. Но там совсем другие дороги и расстояния, а у нас затор точно будет длиннее! Любопытно, на чем основываются инициаторы российского Гран-при, ожидая увидеть на трибунах не менее 100 тысяч зрителей? ЗР

КОММЕНТАРИЙ ЭКСПЕРТА

Игорь ЕРМИЛИН, вице-президент Федерации автомобильного спорта и туризма России

Провести Гран-при России в Краснодарском крае – региональная инициатива, поддержанная на самом высоком уровне. Идея возникла после визита команды «Рено F1» в Сочи, то есть до того, как в Формуле-1 стартовал Виталий Петров. Но показательные заезды – одно, а полноценная гонка – совсем другое.

Договор о проведении с 2014 по 2020 год (с возможностью пролонгации) Гран-при России на трассе в Сочи – документ, по сути, типовой. Никаких принципиальных новшеств он не содержит. Это контракт между двумя коммерческими организациями. В Олимпийском парке проложат трассу протяженностью около 5,5 км, а также возведут башню управления гонкой, пит-билдинг, пит-лайн, трибуны, боксы.

Трасса будет раз в год загружать уже имеющуюся инфраструктуру. Конечно, хорошо, чтобы она работала и в другое время, но ежедневная загрузка всех 5,5 км нереальна, поскольку трасса проходит вокруг постоянно работающих объектов, доступ к которым ограничить нельзя. На мой взгляд, оптимальный вариант – регулярно использовать сокращенный вариант трассы.

Программа подразумевает воплощение логичного комплекса: российский Гран-при, российская команда, российский пилот. Как сложится на деле – неизвестно. Как бы то ни было, поддержка гонок Ф-1 на уровне правительства положительно отразится на развитии отечественного автоспорта. В данном случае даже просто выказанная симпатия даст ему определенный толчок.

На правах рекламы

НОВОГОДНЯЯ АКЦИЯ В МАГАЗИНАХ "ЗА РУЛЕМ"

Покупая
две канистры стеклоочистителя "За рулем"
вы получаете
влажные салфетки для рук "За рулем"
В ПОДАРОК!*

За рулем

Оптовые поставки ЗАО ТД «Товары от «За рулем»: ул. Бакунинская, 72; т.: (499) 261-0603; т./ф.: (499) 267-1660; opt@zr.ru
Фирменные магазины «За рулем»: ул. Долгоруковская, 36, (495) 984-5158; • ул. Бакунинская, 72, (499) 261-0108 • ул. Краснопрудная, 30-34, (499) 264-9294 • МО, г. Железнодорожный, ул. Жилгородок, 9Б, (495) 522-6194
Официальные дилеры ЗАО «Торговый Дом «Товары от «За рулем»: смотри на сайте www.td.zr.ru

* Сроки проведения акции с 1 по 31 декабря 2010 г.

Проверка Европой

Около двадцати россиян регулярно выступали в европейских кольцевых состязаниях. Наиболее весомые достижения отследил Максим Вольнов.

Не все полностью реализовали планы на сезон. Тимур Садрединов начал его в «туринговом» Кубке Европы (ETCC), проведя лишь одну гонку из трех, а закончил в Еврокубке «СЕАТ-Леон», где довольно неброско откатал половину программы. Там же всего дважды выступил Олег Петриков. И лишь Алексей Дудукало стартовал на всех шести этапах: одна победа в Брно, подиум в Монце, итоговое пятое место. Сергей Крылов в ETCC проехал два этапа и стал бронзовым призером в 1600-кубовом классе.

«Формулисты» существенно превзошли «кузовщиков» на европейском фронте – и по числу, и по собранным лаврам. Прежде всего, победа Михаила Алешина в Формуле-«Рено 3,5». Отнюдь не за явным преимуществом: здесь он старожил, но на пятки ему наступали более молодые соперники. Тем не менее успех значимый! Антон Небылицкий завершил этот турнир на 14-м месте, завоевав свой первый подиум, а вот Даниил Мове прогресса не добился – 21-й.

Третьим призером чемпионата ФИА Формулы-2 стал Сергей Афанасьев – правда, без побед в гонках. Он изрядно отстал от двух лидеров и на последних этапах боролся только за удержание позиции. Иван Самарин завершил турнир 12-м.

Среди самых юных пилотов, делающих первые шаги в гонках формул, наилучшего результата добился Максим Зимин, стартовавший в итальянской Формуле-«Абарт». Постепенно изучил машину и сильно провел концовку сезона: три подиума подряд – в Валлелунге, Мутелло и Монце. Итог – пятое место среди трех десятков пилотов. Здесь же на трех этапах выступил Сергей Сироткин и в каждом набрал зачетные очки – суммарное 18-е место.

Даниил Квят Евросерию Формулы-БМВ провел стабильно, но без особого блеска, завершив сезон десятым. А вот Иван Лукашевич в серии GP3 очков не набрал, поскольку финишировал обычно в середине второго десятка. ЗР

Михаил Алешин наконец сделал то, чего от него ждали три года,– выиграл серьезную европейскую серию.

Шестнадцатилетний уроженец Барнаула Максим Зимин – успешный дебютант гоночных формул: четыре подиума в семи этапах.

Иван Самарин: Необходимо ездить!

Впечатления российского пилота, проведшего сезон в чемпионате ФИА Формулы-2, выслушал и записал Сергей Зиновьев.

– Каковы ощущения в целом, удалось ли выполнить намеченное?

– Вначале цели были другие. Рассчитывал ехать в десятке, бороться в районе пятого-шестого места, а получилось чуть иначе. У меня не было никаких дополнительных тестов, как у большинства, не было персонального инженера и тренера. Но я все равно доволен, поскольку получил огромный опыт. И девять новых автодромов изучил!

– Кроме знакомства с трассами, что дала Формула-2 как пилоту?

– Чувствую, что за год вырос больше, чем за три сезона в российских гонках. Особенно если учесть, что у нас всего две-три трассы. Большие европейские – трассы совсем другого уровня, на них гонщик растет гораздо быстрее. Самый тяжелый момент – работа с шинами. В России не требовалось как-то их экономить, поскольку совсем другие нагрузки. Здесь только к концу сезона понял, как ездить более эффективно. А поначалу иногда получалось, что шины нормально держали только половину дистанции.

– Какая гонка сезона самая запоминающаяся? А самая неудачная?

– Подиум в Брэндс-Хэтче, конечно, памятен, но я все же выделил бы заключительный этап в Валенсии. Здесь почти все получалось, я удачно стартовал, боролся за подиум – с Афанасьевым и англичанином, будущим победителем чемпионата. Четвертое место на финише под занавес – неплохо! А самая неудачная – наверное, в Брно, где так и не удалось заставить машину держать нужный темп. В итоге, кажется, разобрался, что́ мы делали неверно. Поэтому даже от провального Брно есть польза – получил ценный опыт и выучил трассу.

– Каковы планы на будущий сезон?

– Снова чемпионат Формулы-2. Шагнуть выше я пока не созрел, да и непонятно куда, поскольку серия GP2 мне не очень по душе и к тому же требует огромного бюджета, скажем так, несоразмерного получаемому удовлетворению.

– Как оцениваешь свои шансы в 2014 году стартовать в Сочи на первом Гран-при России Формулы-1?

– Совсем отметать такой вариант не стал бы. В мире, думаю, есть всего человек сто пятьдесят, которые достаточно подготовлены, чтобы сегодня ехать в Ф-1. Далее в силу вступают прочие факторы – удача, везение, спонсоры. Сейчас я еще не готов к Формуле-1 – ни морально, ни физически. Необходимо ездить, ездить и ездить.

Секретная подготовка

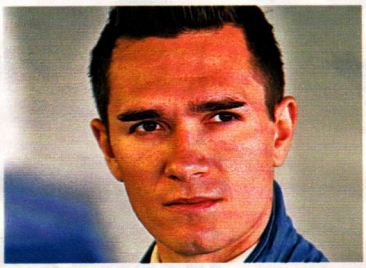
День старта стремительно приближается, и мы представляем пилотов, получивших персональные приглашения, подписанные главным редактором журнала «За рулем».

Всем им понадобится мастерство и везение, чтобы добиться успеха 23 февраля – конкуренция на ледовой трассе ожидается нешуточная! Шестеро из представленных сегодня пилотов были финалистами «Гонки звезд». А всего в списке из 32 гонщиков десяток чемпионов страны по зимнему треку. Правда, навыки езды по льду для победы хоть и важный, но далеко не единственный решающий фактор. Должны совпасть многие… звезды. Можно быть сколь угодно великолепным мастером, но потерпеть поражение из-за единственной помарки в скользком повороте или банального отказа свечи зажигания – так бывало! Тем и славится «Гонка звезд»: фаворитов много, а победитель всегда непредсказуем.

Сценарий предстоящего гоночного праздника вообще таит немало загадочного даже для нас. Ясен регламент, известен главный приз – хрустальная шина. Но не названо имя пилота, который будет защищать на нашей «Гонке звезд» цвета команды «Рено F1».

И лишь по большому секрету можем сказать, что «Рено» готовит девять одинаковых «логанов»: шесть для финалов и еще три для очных поединков с суперзвездами. Ведь еще одного пилота с мировым именем выставит другой наш партнер – компания «Ред Булл». Нельзя исключать, что это будет гонщик в статусе чемпиона планеты! И при этом неплохо подготовленный для быстрой езды по льду. **ЗР**

Факт публикации фотографий пилотов является официальным вызовом на соревнования. Проект регламента «Гонки звезд «За рулем» можно найти на web-сайте race.zr.ru



Михаил Алешин (Москва) – победитель серии «Формула-Рено 3,5».

Алексей Басов (Москва) – победитель Кубка России по трековым и кольцевым гонкам.

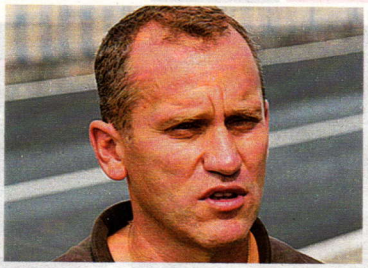
Виталий Дудин (Тольятти) – многократный чемпион России по кроссу, кольцевым и трековым гонкам.

Алексей Васильев (Москва) – многократный чемпион России по кольцевым и трековым гонкам, победитель «Гонки звезд «За рулем» (2008).

За рулем
RENAULT
Continental

Евгений Вертунов (Москва) – чемпион России по ралли.

Александр Квашнин (Москва) – чемпион Европы по кроссу.

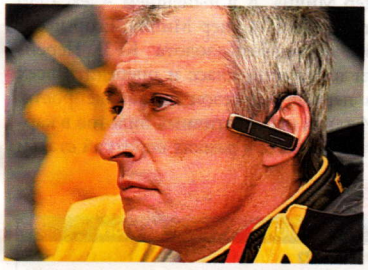


Олег Кесельман (Москва) – участник Кубка «Порше-Каррера».

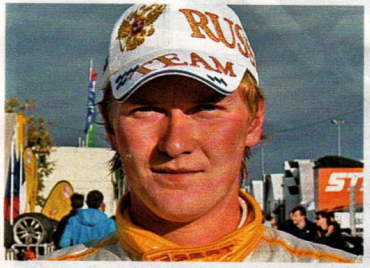
Тимур Тимерзянов (Казань) – чемпион Европы по ралли-кроссу.

Евгений Мейтес (Москва) – победитель Кубка «Рено-Логан» по ралли.

Расуль Минниханов (Казань) – чемпион России по ралли-кроссу.



Сергей Крылов (Москва) – призер чемпионатов России и Кубка Европы по кольцевым гонкам.



Антон Маркин (Королев) – чемпион России по кольцевым гонкам, победитель серии RTCC.

Аркадий Жарков (Москва) – победитель и призер этапов чемпионата России по трековым гонкам.

Борис Маслов (Тольятти) – многократный чемпион России по кольцевым и трековым гонкам, победитель «Гонки звезд «За рулем» (1987, 1988).

Борис Шульмейстер (Москва) – призер чемпионатов России по кольцевым и трековым гонкам.

Максим Травин (Москва) – победитель и призер этапов чемпионата России по кольцевым гонкам.

atas
Труд
АВТО@mail.ru
СПОРТ ЭКСПРЕСС WWW.SPORT-EXPRESS.RU
АВТО РАДИО
F1NEWS.RU
АСПАС ПРОМОУТЕР
ФАС МОСКВА
Федерация автомобильного спорта города Москвы

В ожидании вакансий

Небольшие, но очень быстрые машинки всегда поставляли талантливых пилотов большому автоспорту. По окончании сезона 2010 года будущие таланты определял Вадим Крючков. Фото Юрия Тюрина.

Правда, на результаты чемпионата страны в двух самых престижных классах я бы не ориентировался. Почему? Взрослые зачетные группы KZ2 (машины с коробкой передач) и отчасти KF2 (так называемая «бескоробка») насыщены пилотами, которые осели в картинге всерьез и надолго. Многих уже можно причислить к ветеранам. Возьмем класс KZ. За пьедестал по-прежнему бьются извечные конкуренты ушедшего в «большой спорт» Кирилла Ладыгина: Александр Ульянов, Михаил Митрохин, Геннадий Рыжков, Владимир Нечаев. Последний, правда, сделал успешную карьеру в кольцевых автогонках, но потом вернулся в картинг.

Таланты, скорее, надо искать в юношеских зачетных группах KF3 и «Супер Мини», не забывая просматривать и протоколы детских классов минувших лет. Вот явный пример. Класс «Мини», 2008 год: победитель – Егор Ступеньков, бронзовый призер – Александр Вартанян. В следующем сезоне у Вартаняна снова третье место в «Мини», у Ступенькова пятое в «Супер Мини». А в нынешнем Александр победитель «Супер Мини», Егор и вовсе обладатель золота KF3! Перейти в старший класс и опередить всех в первый же сезон ох как непросто. И таких перспективных пилотов в картинге много, в рамках короткой статьи

РЕЗУЛЬТАТЫ

ЧЕМПИОНАТ РОССИИ-2010, итоги

Класс KZ2	
1. **В. Нечаев** (Армавир)	132
2. **М. Митрохин** (С.-Петербург)	126
3. **Л. Панфилов** (Орел)	104
Класс KF2	
1. **Д. Суранович** (Москва)	152
2. **Д. Корнеев** (Москва)	129
3. **О. Ширманов** (Москва)	111

ПЕРВЕНСТВО РОССИИ

Класс KF3	
1. **Е. Ступеньков** (Москва)	119
2. **В. Потапов** (Москва)	105
3. **В. Гаген** (С.-Петербург)	103
Класс «Супер Мини»	
1. **А. Вартанян** (Москва)	153
2. **Н. Ситников** (Обнинск)	136
3. **А. Сенин** (Москва)	105
Класс «Мини»	
1. **М. Маслов** (Москва)	155
2. **Г. Талачанов** (Москва)	149
3. **Н. Жиров** (Москва)	115

СЕРИЯ РАФ

Класс «Микро»	
1. **Т. Кельберер** (Москва)	100
2. **М. Симонов** (Сызрань)	73
3. **И. Швецов** (Тольятти)	73

Детско-юношеские классы славятся массовостью. В нынешнем году в KF3 (на фото) выступало 27 пилотов, а в «Супер Мини» – полсотни!

всех не перечислишь. Но как сложится их дальнейшая судьба? Может, они повторят успех Ивана Самарина и Сергея Афанасьева? Когда-то они тоже сражались друг с другом в картинге, теперь – соперники в международной Формуле-2, причем оба отнюдь не статисты.

Но такое развитие гоночной карьеры уже не является правилом – скорее, исключением. Самарину и Афанасьеву повезло со временем выхода в свет: тогда промежуточной ступенькой для обоих стали баталии на отечественных формулах. Теперь в российских кольцевых гонках соревнуются только легковые автомобили, формул больше нет, а значит, вакансий для талантливых картингистов стало меньше. Как бы состязания маленьких машин у нас постепенно не превратились в вещь в себе, плодя «вечных» картингистов… **ЗР**

Дебютант класса KF3 Егор Ступеньков (№ 17) стал победителем первенства России.

На правах рекламы

Теперь и в России

Blended Japanese traditional craft & high-technology.

TAKUMI
MOTOR OIL
MADE IN JAPAN

HYBRID HIGH QUALITY STANDARD

Используется командой TOMEI SPORTS [PORSHE] в классе GT300 в рамках всеяпонского чемпионата Super GT.

API SERVICE SM SAE 0W-20 ENERGY CONSERVING
API
круглый знак

FOR GASOLINE ENGINES
ILSAC
знак звездочкой

PCT

HIVI

одобрено стандартами: API, ILSAC, PCT

Высококачественный продукт, изготовленный на основе базового масла нового поколения HIVI

Моторные масла TAKUMI, изготовленные по новейшим японским технологиям, проходят строгий контроль качества на заводе в Японии, выпускающем продукцию автоиндустрии с 1954 года.
Масла и другие технологические жидкости TAKUMI увеличивают эффективность работы двигателя, продлевают срок эксплуатации, а также способствуют уменьшению потребления топлива.
TAKUMI - для тех, кто действительно заботится о своем автомобиле.

Подробная информация: ООО "Шесть банок" www.6banok.ru тел: +7-495-913-48-36
ООО "Кокоро корпорэйшн" тел: +7-4232-410-515

Критический минимум

Постановку финальной точки в кольцевом чемпионате России наблюдал и фотографировал Юрий Тюрин.

Как и в прошлом году, трасса «Липецкий подъем» собрала огромную коллекцию разбитых автомобилей, что серьезно повлияло на борьбу за медали. Исключение составил «Туринг», где чемпионом досрочно стал пилот «ТНК-Рейсинг» Михаил Ухов.

Несмотря на вроде бы интересную завязку, финальная гонка сезона не привлекла интереса местных спонсоров – трассу по городским улицам прокладывали не заранее, а прямо в субботу. Тренировки провели в лучах закатного солнца, а квалификации и вовсе перенесли на воскресенье. Не нашла гонка поддержки и у зрителей, год назад побивших все рекорды посещаемости российского кольца. Дошло до того, что на гостевые трибуны начали пускать «простых людей» – лишь бы не стояли пустыми.

Причина этих проблем – малое количество участников. Десяток машин на старте класса «Объединенный 2000» («Туринг» и «Суперпродакшн») и чуть более двадцати в «Объединенном 1600», где собрана техника зачетов «Туринг-Лайт», «Национальный» и «Кубок «Лада-Калина». (Имен-

Дебют «Логана» в кольцевых гонках – событие знаковое. Возможно, эта машина скоро будет делать погоду в дисциплине.

Десяток машин – маловато для того, чтобы горожане посвятили выходные походу на автогонки.

Хороший подарок к 21-му дню рождения сделал себе Михаил Козловский – победу в серии RTCC.

но благодаря двум последним обеспечивается наполняемость класса.

Сказались и дыхание кризиса, и отсутствие четкого календаря (его утвердили лишь за месяц до начала сезона), и неопределенность с трассами. Отсюда затруднения с бюджетом гоночных команд. Вот и приходят пилоты к мысли стартовать за рубежом на арендованных машинах – так вернее.

В «Туринг-Лайте» золото завоевал Михаил Козловский, а конкуренцию по ходу сезона ему составлял только партнер по команде «ЛУКОЙЛ Рейсинг» Александр Сотников. Но авария в финальной гонке, случившаяся из-за ужасного асфальта (летняя жара превратила его в гребенку), лишила курянина шансов. Победителем в «Национальном» стал опытнейший тольяттинец Василий Мезенцев, а «Кубке «Лада» главный приз – автомобиль «Калина» – завоевал еще один пилот из Автограда, молодой Михаил Митяев. Он и оренбуржец Александр Фролов стали настоящими открытиями сезона. Митяев на стандартной машине умудрялся подчас конкурировать с пилотами «Туринг-Лайта», а Фролов, выступавший в «Суперпродакшн», периодически навязывал борьбу спортсменам более мощного «Туринга».

Как пойдет RTCC дальше? В строй вступили две гоночные трассы – «Нижегородское кольцо» и «Смоленское кольцо». Трасса близ Нижнего стала спасением, иначе проводить гонки было бы негде: Красноярск, где прошли два этапа из семи, слишком уж далеко. Уложен асфальт на строящейся трассе в Казани – ждем открытия весной. Появились новые пилоты. Из Тольятти в «Кубок «Лада» и «Туринг-Лайт» пришел целый отряд картингистов, да и красноярцы в этом году не ограничивались домашними стартами, добиваясь по ходу сезона и побед, и призовых мест.

«Рено» подумывает о проведении в рамках серии RTCC Кубка «Логан». На таких же машинах с 1,6-литровым 16-клапанным мотором стартуют финалисты «Гонки звезд «За рулем». В Липецке впервые вывел «Логан» на кольцо участник раллийного Кубка Евгений Мейтес. По его словам, работать над адаптацией автомобиля предстоит много. Впрочем, это касается не только «Логана» – без коллективных усилий и серьезной заинтересованности российское кольцо на прежний уровень не вернуть. ЗР

На правах рекламы

Медицинский финал

Весь сезон в ралли-кроссовом Дивизионе 1 противостояли друг другу действующий чемпион Игорь Плотников на «Лансере Evo V» и Сергей Квашнин (младший брат чемпиона Европы) на новеньком «Рено-Клио». Для чемпионства сибиряку требовались победа в финале в Воронеже (при условии, что стартуют не менее десяти пилотов) и… нестартующий Квашнин. И надо же такому случиться – все совпало! Утром в субботу медики обнаружили у Сергея повышенное давление и запретили участвовать даже в квалификации. Плотников легко разделался с соперниками, возглавив табель о рангах с мизерным перевесом.

В 1600-кубовом Дивизионе 1А ситуация сложилась намного острее. Расуль Минниханов пересел в межсезонье с ВАЗ-21083 на «Фольксваген-Поло» и на первой же гонке показал, что тольяттинской продукции вроде ловить нечего. Однако в дело вступила «Калина» опытнейшего Виталия Дудина. Тольяттинец дал бой иномарке, выиграл несколько этапов и перед финалом опережал Минниханова на одно очко. В решающий момент Расуль оказался без машины – сломался мотор! На помощь пришел Тимур Тимерзянов, предоставив одноклубнику на финал свой «Рено-Клио». Зрелищная битва не состоялась, так как еще в квалификации от небольшого толчка «Калина» развернулась и получила страшный удар от летевшей следом машины. Технику восстановили, а вот пилот из строя выбыл. Травма руки, гипс – и Дудин получил лишь серебро.

Тихой сапой

Странно выступил Джеймс Томпсон на итальянской трассе «Франчакорта», где проходил заключительный, третий этап «турингового» Кубка Европы. Сезон британец, владевший кубком-2009, начал в роли фаворита главного зачета «Супер 2000», выиграв на своей старенькой «Хонде-Аккорд» первый этап. На втором в двух заездах уступил датчанину Микелу Нюкъяеру («СЕАТ-Леон»), благо тот старт сезона пропустил и опасным соперником не считался. На третьем этапе датчанин побеждал и побеждал, а Томпсон дважды финишировал третьим, регулярно уступая еще и шведу Томасу Энгстрему («Хонда-Аккорд»). Вожделенный кубок, конечно, все равно достался Томпсону, но в шести заездах турнира он одержал всего одну победу… Нюкъяер с четырьмя – второй.

Зачет «Супер-Продакшн» кворума не собрал – всего два пилота. В «Супер 1600» отметились шесть гонщиков, в том числе наш Сергей Крылов («Форд-Фиеста ST»). Очков, набранных им на этапах в Австрии и Италии, хватило для суммарной бронзы.

РЕЗУЛЬТАТЫ

ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО РАЛЛИ

11-й этап, Ралли Франции	
1. С. Лоэб (Франция, «Ситроен-С4»)	3:05.49
2. Д. Сордо (Испания, «Ситроен-С4»)	0.35
3. П. Сольберг (Норвегия, «Ситроен-С4»)	1.16
4. Я.-М. Латвала (Финляндия, «Форд-Фокус»)	1.29
5. М. Хирвонен (Финляндия, «Форд-Фокус»)	3.38
6. С. Ожье (Франция, «Ситроен-С4»)	11.55
12-й этап, Ралли Испании	
1. С. Лоэб	3:32.59
2. П. Сольберг	0.35
3. Д. Сордо	0.41
4. Я.-М. Латвала	1.19
5. М. Хирвонен	6.32
6. М. Уилсон (Великобритания, «Форд-Фокус»)	8.17

ЧЕМПИОНАТ РОССИИ ПО РАЛЛИ

7-й этап, «Новороссийск – Ралли Россия»	
1. Д. Тагиров (Екатеринбург, «Мицубиси-Лансер»)	1:32.39
2. Д. Зорин (Москва, «Субару-Импреза»)	3.17
3. В. Килунин (Екатеринбург, «Субару-Импреза»)	4.02
4. М. Темпестини (Румыния, «Пежо-207»)	4.38
5. С. Геращенко (Москва, «Ситроен-С2»)	8.51
6. И. Воробьев (Ярославль, «Форд-Фиеста»)	9.39
Итоги	
Абсолютный зачет	
1. А. Жигунов (Москва)	110
2. А. Трухин (Екатеринбург)	90
3. П. Флодин (Швеция)	82
Зачет R2	
1. С. Геращенко (Москва)	87
2. И. Воробьев (Ярославль)	72
3. К. Ладыгин (Тольятти)	65

На правах рекламы

Жизнь полна неожиданных сюрпризов…

основа
страховые услуги

Автострахование

+7 (495) 772-75-72

www.osnova.org

РЕЗУЛЬТАТЫ

СЕРИЯ ФОРМУЛА-«РЕНО 3,5», итоги	
1. М. Алешин (Россия)	138
2. Д. Риккардо (Австралия)	136
3. Э. Гуэррери (Аргентина)	123
4. С. Пентус (Эстония)	78
5. А. Коста (Испания)	78
6. С. Колетти (Монако)	76…
14. А. Небылицкий (Россия)	31…
21. Д. Мове (Россия)	9
ЧЕМПИОНАТ РОССИИ ПО КРОССУ, итоги	
Дивизион 1	
1. С. Фатхутдинов (Казань)	58
2. А. Пушкарь (Иркутск)	54
3. И. Усов (Омск)	51,5
Дивизион 2-1600	
1. В. Норкин (Екатеринбург)	
2. С. Загуменнов (Москва)	
3. А. Нефедов (Тольятти)	
ЧЕМПИОНАТ РОССИИ ПО РАЛЛИ-КРОССУ, итоги	
Дивизион 1	
1. И. Плотников (Новосибирск)	61,5
2. С. Квашнин (Москва)	60
3. В. Кузьмин (Воронеж)	54,5
Дивизион 1А	
1. Р. Минниханов (Казань)	87
2. В. Дудин (Тольятти)	79
3. М. Тягунов (Зеленоград)	59,5
Дивизион 2-«Юниор»	
1. А. Масленников (Кострома)	57
2. Е. Санин (Ульяновск)	47
3. М. Васильев (Смоленск)	43

Перестарались

На испанский этап Себастьен Лоэб приехал в статусе свежеиспеченного чемпиона – казалось бы, отчасти лишенный мотивации. И потому немного удивила выбранная французом на эту гонку тактика: уверенное лидерство от первого до последнего километра. А благодаря дублю «ситроенов» на финише Ралли Испании «Двойной шеврон» победил и в командном зачете, став недосягаемым для «Голубого овала».

Таким образом, до последней гонки чемпионата мира добралась только одна интрига: кто окажется вторым и третьим в зачете пилотов. Себастьен Ожье оставил Яри-Матти Латвале неплохие шансы, причем, похоже, из-за чрезмерного старания: он долго шел по испанской трассе вторым и старался держать темп Лоэба. Но врезался в ограждение, повредил колесо, потерял 16 минут на ремонт и надежды на высокое место. Финишировал десятым и теперь опережает Латвалу только на 11 очков. А ведь грунтовую гонку в Великобритании, завершающую чемпионат, финны и «форды» всегда проводили довольно сильно.

На правах рекламы

Титаномахия

Суперседан «Мерседес-Бенц C63 AMG» давно обитает на вершине автомобильного Олимпа. Сможет ли сбросить его могучий титан «Лексус IS-F», или, подобно мифическому герою, ему суждено вечно поддерживать небосклон с трехлучевой звездой? Вадим Никишев и фотокорреспондент Александр Кульнев стали участниками эпохального сражения.

По древнегреческой легенде, в незапамятные времена боги-олимпийцы сошлись в битве с титанами, одним из которых был Атлант. Сражение было опасным, исход не мог предсказать никто, однако в итоге восставшие были сброшены в преисподнюю, а Атланта обрекли держать на голове и руках свод небесный. История, как известно, имеет свойство повторяться, но с небольшими нюансами.

Первым «официальным» С-классом от «Мерседеса», прошедшим комплексную доработку в ателье AMG, стало поколение W 202, выпускавшееся с 1993 года. Версия C36 AMG развивала 280 л.с. и 385 Н·м, разгонялась до 100 км/ч за 6,7 с. Нынешнее поколение C63 AMG куда проворнее: под капотом атмосферный V8 с отдачей 457 «лошадок» и 600 Н·м; динамика – 4,5 с до сотни и 250 км/ч максималки, ограниченной искусственно. Небожитель!

«Лексус» обрел мощь совсем недавно, модификация с литерой *F* (сокращение от названия инжинирингового центра Higashi Fuji) появилась лишь в 2007 году.

Она вооружена пятилитровой «восьмеркой» от представительского седана 600h, форсированной до 423 л.с. и 505 Н·м. Хватит ли динамики в 4,8 с до сотни и 270 «электронных» км/ч, чтобы покачнуть пьедестал «Мерседеса»?

Внешне IS-F выглядит злее противника. Обе заряженные версии украсили по проверенным канонам: расширили колесные арки и пороги, изменили бамперы, врезали дополнительные воздуховоды с характерными «жабрами» на передних крыльях. Даже лип-спойлеры на багажниках схожи: никаких «этажерок», все подчинено функциональности, а не дешевым эффектам. Сдвоенные патрубки глушителей у «Мерседеса» традиционно вытянулись в линию с диффузором; у «Лексуса» они почти вертикальны, такое редко где увидишь. Но если чахлые модификации IS смотрятся изящно и стремительно, то горячая – агрессивно, слишком грубо. Немецкий седан, сдержанно-правильный в обычной ипостаси, в костюме от AMG стал напористее, не растеряв при этом солидности. Взрослее он, что ли. Увереннее в себе.

В салонах та же картина: стандартные интерьеры украшены фирменной атрибутикой, алюминием и кожей. Кстати, обтягивать ею переднюю панель не стали ни в «Мерседесе», ни в «Лексусе» – посчитали, видимо, что пластик и без того хорош. Так-то оно так, но немецкий салон изначально спроектирован более аккуратно и стильно, в «японце» же массивная бесформенная глыба передней панели и примитивная графика центрального дисплея выглядят простовато.

Попроще в «Лексусе» и сиденья. На вид они шикарны: комбинированная перфорированная кожа, развитый профиль… Но регулировок тут меньше, чем в «Мерседесе», подушка

ВРЕМЯ КРУГА
1.54,8

В комбинации доминирует спидометр, в который вписан многофункциональный экран. Это родовой признак «Мерседеса».

Самое запоминающееся в салоне C63 AMG – это руль, обшитый кожей и алькантарой в местах хвата. Почти такой же в суперкаре SLS.

ВРЕМЯ КРУГА
1.58,2

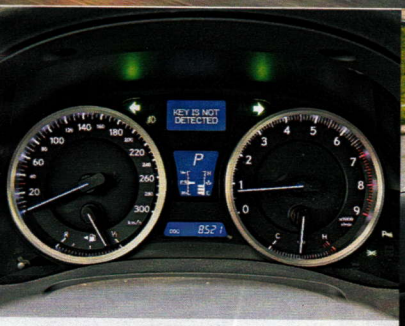
Градус эмоций

Оба суперседана отличаются от серийных модификаций аккуратным аэродинамическим обвесом, подчеркивающим незаурядные ходовые качества.

не удлиняется, а валики боковой поддержки «хлопают ушами», когда под действием боковых перегрузок тело норовит выскользнуть из кресла. Спинку сиденья невозможно поставить близко к вертикали, а сама посадка скорее высокая, городская.

«Лексус IS-F» вообще неплохо приспособлен для повседневных перемещений. Его восьмиступенчатый автомат умеряет пыл мотора, растворяя флуктуации момента в масле гидротрансформатора. Нажал на педаль чуть сильнее, чем собирался, – ничего страшного: V8 с зиловским бульканьем раскрутится на полтысячи оборотов выше, а ускорение при этом будет мягким, что присуще классическим автоматам. Но стоит намеренно продавить акселератор, как тон мотора изменится дважды – от хриплого клекота до бешеного рева, а мир по бокам сольется в пеструю ленту.

«Мерседес» острее. По ощущениям, блокировка гидротрансформатора срабатывает сразу после троганья, а дальше правая нога напрямую связана с ведущими колесами. Работать ею надо ювелирно: стоит переборщить с нажатием, как задняя ось поскальзывается, при дальнейшем ускорении индикатор системы стабилизации мигает до автострадных скоростей. Отключить ESP? Помилуйте, только не в городе: не только удивите соседей по потоку, но и сами неприятно поразитесь стоимости кузовного ремонта. Нет смысла отказываться от электронных страховщиков и на кольцевой трассе: при правильной езде они не помеха.



В комбинации – равновеликие спидометр и тахометр. При достижении максимальных оборотов раздается сигнал, подсказывающий момент переключения.

Салон «Лексуса» откровенно простоват, его не в состоянии украсить даже непременные накладки. Посадка уступает мерседесовской.

С отключенной противобуксовочной системой грамотно тронуться сможет не каждый: одно неверное нажатие на газ – и вся энергия уйдет в клубы дыма.

Разогревать влажный асфальт «Смоленского кольца» доверили «Лексусу», естественно, под управлением Олега Петрикова. Если активировать режим «спорт», то обострятся отклики на газ, а стабилизация ослабит хватку. В первый момент кажется, что ее вмешательство – лишь в нервном попискивании при скольжениях: мол, вы едете боком, надо бы что-то предпринять – и ни один тормозной механизм не хрустнет! Это правильно: если включил спортрежим, значит, умеешь ездить быстро. А уж Олег-то умеет и в полной мере пользуется арсеналом IS-F.

Шасси настроено отлично, передние колеса цепко держатся за покрытие в шпильках, на выходе тягой на задней оси можно довернуть автомобиль. В ходовых дугах Петриков ведет суперседан на грани, давая поскользить всеми четырьмя, легко балансируя между сносом и заносом с помощью руля и газа под пиликанье стабилизации. «Лексус» оказался общительным: на разгоне в ручном режиме сигналом подсказывает оптимальный момент переключения, а при торможениях констатирует, что скорость слишком велика для низшей передачи. Но так было у меня, а Олег отметил, что коробка идеально переключается вниз по команде профессионального пилота – редкий случай!

Разница особенно заметна на фоне «Мерседеса», который не доверяет гонщику и реагирует на подрулевой лепесток лишь со второго раза. В поворотах C63 тоже своевольничает, проводит переднюю ось – сказывается тяжелый силовой агрегат. В целом автомобиль воспринимается резче, быстрее, что подтверждают данные измерительного комплекса: «Мерседес» проходит трассу за 1.54,8, разгоняясь перед поворотом «За рулем» до 197,4 км/ч. Результаты «Лексуса» хуже: на круг уходит 1.58,2, максималка – 184,6 км/ч. Но баланс настроек, послушность пилоту – то, что дарит удовольствие от управления, – оцениваем выше у IS-F: дадим ему 8 эмоциональных градусов, на один больше, чем сопернику.

Так кто победил в титаномахии, сражении титанов и богов, – титан «Лексус» или олимпиец «Мерседес»? Цифры и эмоции противоречат друг другу, значит, битва продолжается! ЗР

Скромный шильдик с нескромными цифрами немного преувеличивает: реальный объем атмосферной «восьмерки» – 6,2 л.

Очень легкие кованые колеса, «жабры» охлаждения моторного отсека – все это не декор, а полезные атрибуты.

Круг под градусом

Автомобильный термометр появился полтора года назад. Подводим итоги замеров.

Коль скоро отдел спорта тестирует заряженные автомобили, призванные дарить особое удовольствие от вождения, нам не важна вместимость багажника или дорожный просвет. Главное – заряд адреналина, который способны подарить машины. Условно за нуль посчитали эмоции от вождения «Рено-Логан»: спокойный характер, надежная управляемость.

Субъективные ощущения обсуждаются после каждого теста, шкала оценок сквозная. Таким образом, мы можем сравнить между собой все протестированные машины. Далеко не всегда более быстрый автомобиль становится лидером; порой маленькая «зажигалка» греет душу больше, чем беснующееся пламя многолитрового суперкара.

Автодром «Смоленское кольцо», где мы проводим большинство тестов, в полную силу заработал с августа этого года, поэтому даны лишь последние результаты прохождения круга. Есть данные и с другой отечественной трассы – «Нижегородское кольцо». По нашей инициативе конфигурации и результаты внесены в реестр сайта www.fastestlaps.com, где собрано более 5000 тестовых замеров с мировых автодромов. Оба российских кольца и испытанные на них журналом «За рулем» спорткары – теперь в международной базе данных. Там же можно посмотреть результаты зарубежных изданий. Они отличаются нюансами, характерными для каждой конкретной трассы, но в целом выводы совпадают с нашими. ЗР

Автомобиль	Время круга	Градус эмоций
Porsche 911 Turbo S	1.45,5	9
Ford Focus RS		9
Audi R8 5,2 FSI	1.45,5	9
Porsche 911 Turbo	1.47,6 (по мокрому)	9
Mercedes-Benz SLS AMG	1.47,1	8
Lexus IS-F	1.58,2 (по мокрому)	8
Subaru Impreza WRX STI		8
Maserati Gran Turismo S		8
Jaguar XKR		8
Mercedes-Benz C63 AMG	1.54,8 (по мокрому)	7
Mazda 3 MPS		7
MINI Cooper JCW		7
Opel Astra OPC		7
Renault Clio RS	1.57,4	7
Peugeot RCZ 1,6	2.06,9 Н. Новгород	6
SEAT Leon Cupra		6
Lada Kalina Cup		6
Audi TT Roadster	2.06,9 Н. Новгород	5
VW Golf GTI		5
Audi S3		5
Mercedes-Benz ML63 AMG		5
VW Scirocco 2,0 TSI		5
Ford Fiesta Sport		5
Ford Fiesta		4

«Порше-911 Турбо S» – рекордсмен «Смоленского кольца», мощный и великолепно управляемый.

«Ягуар-XKR» покорил породистым поведением даже в версии кабриолет.

«Рено-Клио RS» – один из лучших горячих хэтчбеков, прекрасный тренажер для гонщиков.

«Лада-Калина» тоже может подарить немало удовольствия, если подготовлена для гонок.

«Фольксваген-Сирокко», как и большинство моделей концерна, хорош, но слишком скучен.

«Форд-Фиеста», хотя и не претендует на спортивные лавры, радует потенциалом мотора и шасси.

Малой кровью

Стиль и функциональность – не взаимоисключающие понятия, утверждают тюнеры из Lumma Design. В подтверждение они представили доработанную версию дизельного «Порше-Кайен». Блок управления D-box повысил мощность дизеля с 240 до 276 л.с., момент возрос с 550 до 630 Н·м. Внешние изменения под капотом – ярко-красные клапанные крышки и логотип ателье. В экстерьере много менять не стали, ограничились накладками на фары да патрубками нового глушителя. Колеса можно выбирать из фирменной линейки, оптимальными для «Кайена» тюнеры посчитали 22- или 23-дюймовые. В салоне заменили педали и украсили пороги алюминиевыми накладками с резиновыми «набойками» (чтобы не скользили подошвы). Изменений не так много, но главная задача – подарить владельцу чувство эксклюзива – выполнена.

Лететь с одним крылом

Знаменитые «ламбо-двери» в варианте LSD теперь можно увидеть и на бюджетном «КИА Про-Сид». Причем сейчас доступен как полный комплект за 1600 евро, так и набор только для водительской двери, позволяющий сэкономить 900 евро. Подъемный механизм GRS отличает высокая точность работы и безопасность конструкции, что характерно для последних моделей от LSD. Новые петли имеют те же точки крепления, что и оригинальные, а безопасность подтверждена клеймом *Made in Germany* и сертификатами надзорных организаций. Следующий очевидный шаг – адаптация механизма для «КИА-Коуп»; с такими дверями бюджетное купе произведет настоящий фурор.

Дорого им обойдется

Как бы ни был хорош «Мерседес-Бенц», и в нем всегда найдется место улучшениям – решили в ателье Carlsson и взялись за кабриолет E-класса. V-образную дизельную «шестерку», которая при объеме 3,5 л в стандарте развивает 231 л.с. и 540 Н·м, форсировали до 280 л.с. и 648 Н·м при помощи чип-тюнинга. Блок управления CD35 REVO с учетом установки обойдется примерно в 1800 евро, а новая выхлопная система из нержавейки – в 2300 евро.

Строгий внешний декор из переднего и заднего спойлеров обойдется в 1700 евро. Еще 335 попросят за спортивные пружины, которые уменьшат дорожный просвет на 30 мм. За фирменный комплект литых или кованых колес посадочным диаметром от 18 до 20 дюймов попросят от 2700 евро. В салоне могут поменять накладки на педали, обшить кожей или алькантарой рычаг коробки, заменить рычажки блокировки дверей алюминиевыми – в общей сложности 550 евро. На все про все придется потратить около 10 000 евро – примерно пятую часть стоимости дизельного кабриолета в Германии (у нас дизельная версия не продается).

Согрейте наши души!

Зимняя степь, стужа, метель – и вдруг мотор застучал! Вызвать помощь – полдела. Как не замерзнуть, ожидая ее? Проверяя расхожие рецепты выживания, стучал зубами Владимир Арбузов.

Стоит зимой отказать отопителю, и уютный салон очень быстро превращается в стылую железяку. Пока жив мотор, мороз не страшен – до жилья худо-бедно доберешься. Стократ хуже, если движок отказал. Когда еще подоспеет помощь, а на трескучем морозе порой и двух часов хватит, чтобы дать дуба! Конечно, пережидать холода лучше в хорошо натопленной избе либо в теплой шубе, но вокруг степь – ни дров, ни шубы, ни избы…

Первым делом нужно по возможности утеплиться самому. Если подходящей одежды и обуви в машине не припасено, вспомним опыт путешественников-мотоциклистов. Под брюки, рубашку, куртку засунем газеты, из них же сделаем многослойные стельки в ботинки – куковать станет чуть веселей. Кстати, еще один проверенный жизнью рецепт: два индейца под одним одеялом не замерзают! А любители зимней рыбалки говорили, что одной горящей свечой можно обогреть палатку над лункой – сиди себе, как на печи, да дергай ершей. Так почему бы не обогреть свечкой и машину? Прошлая зима выдалась на редкость морозной – было самое время поставить эксперимент с целью проверить эффективность рыбацких и других известных способов.

Один из «терпящих бедствие» «логанов» оклеили газетами, другой оставили как есть. Крепить бумагу к холодным и твердым поверхностям непросто – от дыхания они покрываются инеем, скотч не липнет, но можно просто плюнуть и приморозить. На боковых окнах бумагу защемили дверями, а на ветровом и заднем приклеили малярным скотчем к тканевой обивке. В салонах термометры, на обоих минус 22 °С. Время пошло! В утепленном газетами автомобиле горит свечка, «голый» мерзнет в штатной комплектации. Минуло восемь часов, день близится к закату, а в обоих собачий холод – равно как и за бортом, разве что внутри ветра нет. Выходит, эффект от свечки чисто декоративный. Впрочем, другого мы и не ожидали. Теплотворная способность парафина, стеарина и прочих свечных материалов около 10 000 ккал/кг. Иначе говоря, сгорающего за час куска свечки хватило бы, чтобы подогреть 10 л воды примерно на 1 °С или вскипятить полстакана чаю. И то при условии, что все тепло идет в воду. В салоне же еще и интенсивный теплообмен с окружающей средой, а свеча – обогреватель очень слабый, поэтому оставим рыбацкие рассказы рыбакам. Огонек свечи в замерзающей машине греет разве что душу, что, впрочем, не менее важно. Зато газеты – прием хотя и не новый, но, что подтвердилось, вполне действенный. Основа успеха здесь – количество слоев. Чем больше, тем, разумеется, лучше.

Продолжаем опыт. Захожу на огонек в салон обклеенного «Логана» и уже через полчаса «насиживаю» минус 18, тогда как в контрольном автомобиле все еще минус 22. Правы были индейцы: живое тело греет куда лучше, чем свечка. Если ткань палатки не продувается, то рыбак в ней главный источник тепла, а свечка – очень второстепенный. Хотя, конечно, приятно смотреть на уютный язычок пламени!

Постепенно подогрев собою воздух салона до минус 14 (в контрольном все еще минус 22), ставлю еще четыре свечки – за спасение замерзающих и полноту эксперимента. Примерно через час потеплело до минус 10 – уже кое-что! Только дышать стало совсем нечем: салон легковушки все же не храм Христа Спасителя; утепленный газетами, он практически не вентилируется, и о том, чтобы запалить еще больше свечей, не может быть и речи!

Тщательно проветрив (проморозив) салон, приглашаю троих добровольцев. Ребята крупные, пока усаживались и обустраивались, надышали минус 5. Но только под потолком, а ноги мерзнут. Да, не сауна, конеч-

но, но терпимо. В другой машине неизменные минус 22. Замечу, в такой компании можно зажечь от силы одну свечку – и без того дышать тяжело.

Перебираемся в другую машину: тут ощутимо холодней, и не только в первую минуту. Эффект инкубатора гораздо слабее – через час насидели тепла только до минус 16.

Обогрею-ка теперь салон чем-нибудь более серьезным. Рисковые дальнобойщики в «довебастовские» времена, бывало, согревались бензиновыми примусами или паяльными лампами. Эффективные источники тепла, только как бы дотла не согреться… Достал из багажника газовую керамическую плитку и баллончик «зимнего» газа. Газ горит чисто – ни малейшего намека на дым, никакого угара, а кислород для горения восполняется через вентиляцию салона. Открытого пламени нет, риск пожара минимален. Ставлю ее на пол в ногах правого пассажира. Вскоре в салоне плюс 10 и кружка горячего чая! Но если экстремальное чаепитие не для вас – лучше все же следить за техническим состоянием машины. ЗР

СОВЕТЫ

- Газовая керамическая печка и ей подобные в зимних поездках могут выручить. Одного баллончика хватит на 4–5 часов действенного обогрева, что позволит вполне комфортно дождаться помощи друзей!
- Чтобы сберечь остатки тепла остывающего двигателя, полезно чем-нибудь укрыть передок, а по периметру присыпать снегом. Повезет, если найдете полиэтиленовую пленку, рубероид, картон и т. п. Напомним, деталей интерьера и колес легковушки хватит, чтобы сутки поддерживать костерок (ЗР, 2009, № 3).
- Утепление салона газетами, особенно в несколько слоев, довольно эффективно. Обычная свеча компактна, всегда готова к работе, не промокает, горит непрерывно 8–10 часов, но для обогрева салона малопригодна.

Такая печка, в отличие от свечи, греет не только душу, но и салон.

Глубокое погружение

У поклонников активного отдыха, увлекающихся вдобавок старыми автомобилями, особые запросы. Стандартные туристические маршруты им, как правило, неинтересны. Закрыв путеводитель, на остров Мальта отправились Вадим Крючков и Максим Гомянин. Фото Вадима Крючкова.

Надеты гидрокостюмы, на плечи давят тяжелые баллоны с воздухом. Прыгаем в воду с дайв-дека катера. Затем переползаем через толстый понтон в открытом море. Мы в гигантской сети, уходящей вниз метров на сорок. В ней выращивают тунца для средиземноморских ресторанов. Но этот деликатес аппетитно смотрится только на тарелке, а в море сотни метровых рыбин, неистово нарезающих круги прямо под нами, вызывают оторопь. Интересно, они в курсе, кто кого должен есть? Начинаем спуск. Через несколько минут рыбье полчище вовлекает в водоворот своего стремительного танца. Порой откормленные «боровы» проходят так близко, что чувствуешь движение воды от их хвостов. Ощущение чего-то нереального не покидает все время погружения. На фоне блестящего под солнцем косяка торпедообразных тел кажется, что зависший напротив напарник плывет боком с внушительной скоростью…

Все свободное от дайвинга время заполняют автомобили. Причем за руль не садимся принципиально!

МАЛЬТА

На остров летают регулярные рейсы «Мальтийских авиалиний». Уровень обслуживания куда выше, чем при полете чартером. Весной и в бархатный сезон путешествие на Мальту может обойтись дешевле поездки в Турцию.

Средиземное море уступает Красному в рыбном многообразии, но дайвинг на Мальте в целом куда более цивилизованный и безопасный, чем в Египте.

Ориентировочная стоимость погружений: одно погружение в день – 28 евро; десять погружений за пять дней – 250 евро; ночное погружение – 33 евро. Прокат полного комплекта снаряжения – 15 евро в день.

Во все времена порты Мальты были лакомым куском для завоевателей. Память о битвах – обилие затонувших военных кораблей вокруг острова.

Протяженность мальтийской береговой линии 137 км, а «габаритные размеры» острова и вовсе 27 на 14,5 км. Брать машину в прокат при таких расстояниях не имеет смысла. Для самостоятельных поездок по острову существует ярко-желтый автобус одной из забытых английских марок: «Лейланд», «Додж», «Бедфорд», AEC. Это своего рода символ Мальты. Машины 50-летней давности еще довольно бодры и до сих пор перевозят пассажиров наравне с современными. В таком «старичке» наблюдать за работой водителя одно удовольствие: двойной выжим сцепления, выверенное движение массивным рычагом коробки передач, размашистый поворот баранки. Причем управляет пожилыми автобусами в основном местная молодежь. Чувствуется, эти ребята гордятся своими машинами.

Не меньшее удовольствие разглядывать всякие автодиковины. Для знатока, наверное, это один из лучших способов развлечения. Вот коллекционный

Особенности автопарка. Рядом с современными моделями полно старины. Оцените сохранность пикапа «Моррис-Минор» конца 1960-х.

Раритет из СССР: короткий капот, короткое крыло, бежевый салон. «Восьмерки» конца 1980-х с правым рулем все еще на ходу, встречаются и «пятерки».

Коммерческий транспорт трех эпох в одном кадре? Пожалуйста!

«Шевроле-Корвет» первого поколения, а это уже ставший диковиной «Юго», рожденный в социалистической Югославии.

Финансовый кризис, как ни странно, благотворно отразился на автопарке страны. На дорогах стали чаще встречаться «Порше», «Феррари» и «Бентли». Секрет прост: во время кризиса дилеры в Великобритании давали большие скидки – этим и воспользовались мальтийцы. Ведь праворульные спорткары в Европе никому не нужны, а на Мальте движение, как и в Англии, левостороннее. Но в основном автопарк возрастной и состоит из древних японских, итальянских и английских машин.

Это не реклама «Мазды», а фотозагадка: как она сюда забралась?

Типичный мальтийский автобус. Кузов «Дюпле-Доминант» на шасси «Форд-R1014» (его собирали в Великобритании с 1972 по 1982 год).

На фото едва ли не половина автопарка бывшей столицы Мальты, поскольку в древнем городе Мдина ныне проживает лишь несколько десятков семей.

Кстати, часто попадаются «лады» разных лет выпуска – тоже с «неправильным» рулем.

Интересен асфальт. Резких перепадов температуры здесь нет, поэтому дорожное полотно давно не перестилали. Шины автомобилей и палящее солнце сделали свое дело – покрытие очень гладкое. Если водитель чуть резче, чем надо, затормозил, шины начинают пищать почти как на гоночной трассе. А в дождь (он редко, но бывает) дорога становится скользкой как лед…

Как вы уже поняли, дайвинг на Мальте – спорт номер один. Здесь масса школ и курсов, где желающим предоставят необходимое снаряжение и отвезут на место. И это повлияло на состав автопарка. В качестве рабочих лошадок трудятся в основном старенькие «исудзу». Вид у грузовичков потрепанный, но на это не стоит обращать внимание. При техосмотре инспекторы оценивают исправность машин, а пара глубоких царапин на кабине не помеха.

Многие дайверы-инструкторы хорошо знакомы с историей своего государства, поэтому в поездке к очередной точке погружения бонусом служит компетентная надводная экскурсия. Что касается Мальты морской, то здесь, на наш взгляд, даже интереснее, чем на суше. Подводные пейзажи скучать не дадут, к тому же вокруг острова множество так называемых рэков – затопленных самолетов и кораблей. Например, в гавани рядом с Валеттой (столица Мальты) на глубине всего 12 м лежит британский военный корабль «Маори». Этот эсминец класса «Трайбл» знаменит тем, что в годы Второй мировой войны принимал участие в охоте на «Бисмарка». А после затопления германского флагмана взял на борт часть уцелевшей команды. Чуть позже эсминец сопровождал средиземноморские конвои и охранял порт Мальты, а затонул от попадания авиабомбы во время налета немецкой авиации.

Всего за неделю с группой российских дайверов мы объездили весь остров и успели посмотреть такие места, к которым обычной туристической тропой не добраться. Поэтому, отправляясь в следующее путешествие, просто выбросим путеводитель. Скорее всего, за борт. ЗР

Кузова классических мальтийских автобусов 1950-х созданы руками местных плотников и механиков. Шасси покупное, в данном случае «Бедфорд».

Трехметровая статуя Иисуса – одна из самых известных подводных достопримечательностей Мальты.

Погружение на рэк – затонувший корабль. В данном случае тральщик Р-29 класса «Кондор», затонувший недалеко от берега, на глубине 35 метров.

Сказочный сон рыболова. Погружение на мальтийской тунцовой ферме позволяет увидеть его наяву.

На правах рекламы

ОАО АКБ «РОСБАНК». Реклама.

Счастливых людей становится больше!

- Низкие ставки
- Минимальный первоначальный взнос
- Возможность оформления кредита в рамках программы государственного субсидирования

АВТОКРЕДИТЫ
в автосалонах и офисах Росбанка по всей стране

8-800-200-66-33
звонок по России бесплатный
www.rosbank.ru

РОСБАНК
По всей России. Для Вас.

Метель налетела

Замело дороги, дальше только на лыжах. Но лучше на снегоходе. Вячеслав Субботин торил путь на новом сверхмощном снежике «Ямаха-Апекс». Фото Романа Романишина.

У японской компании в России интерес особый: тут и просторы огромны, и зима долгая, и отчаянных людей, готовых оседлать снегоход, – армия. Словом, рынок необъятный, а следовательно, приоритетный. Поэтому одна из самых мощных мировых компаний впервые презентовала новый снегоход не за рубежом и даже не в столице, а в Новосибирске.

Для этого здесь все в наличии: бескрайние леса с глубоким снегом по берегам Оби и широченное замерзшее русло самой реки, на котором выстроился весь модельный ряд «Ямахи» – от кроссового спортивного Fazer до утилитарного хозяйского VK 540 III Limited. Красота. Машины, готовые ринуться в бой, сверкают лаком на ярком солнце, а поля искрятся нетронутым снегом. Сейчас мы его взорвем траками самых мощных в мире 150-сильных снегоходов «Ямаха-Апекс».

СПОРТ-КЛАСС

У «Апекса» отменная родословная, начало которой положено литровым спортбайком «Ямаха-R1». Из «спорта» соорудили снегоход, который, ясное дело, ускорялся быстрее родителя. На хорошем снегу примерно как Формула-1. Много снега стаяло с той поры, но «Апекс» не только традиций не растерял, но и привнес немало.

Впервые на серийном снегоходе появился электроусилитель руля! Вращать лыжами на месте и на небольшой скорости можно одним пальцем. Удобно и легко, чрезвычайно приятно. По мере роста скорости помощь усилителя сходит на нет. Там нужна очень чуткая связь с дорогой, и он будет лишь помехой. У электроусилителя есть недостатки (как, впрочем, и у любого автомобильного): запаздывание на поворот руля, дополнительный вес. Но комфорт при маневрах и в дальней дороге должен покрыть недочеты.

«Ямаха-Апекс», несмотря на немалый вес – 266 кг, в снежной целине послушна и управляема. Если не бояться держать газ открытым.

С электроусилителем руля и измененной подвеской даже новичок легко овладеет мощным «Апексом». Цена снегохода в Москве 535 тыс. руб.

Настройку подвески тоже поменяли: раз есть усилитель, для лучшей курсовой устойчивости можно увеличить угол наклона оси поворота лыжи. Чем и не преминули воспользоваться, переместив точку крепления лыжи вперед на 15 мм.

В задней подвеске пошли уже изученным путем – подняли на небольшой угол пятку гусеницы. На плотном снегу пятно контакта меньше, ниже сопротивление, лучше маневренность, выше скорость и невелик расход топлива. А в глубоком снегу в работу вступает вся опорная поверхность трака и проходимость снежика растет.

МОТОРНЫЙ МЕТОД

Обойти вниманием главный элемент «Апекса» – сумасшедший четырехцилиндровый двигатель конструкторы не могли. Ведь почитатели модели при встречах обсуждают не красоту линий капота, а именно потрясающие возможности мотора. Инженеры постарались, значительно улучшив его мощностные характеристики.

Само собой, поменяли фазы газораспределения, сделав более эффективными. Поставили еще выпускной коллектор с трубами большего диаметра (38,1 мм, ранее 35 мм). Наконец, на впуске смонтировали клапан, открывающий подачу воздуха за дроссельную заслонку во время сброса газа. Снегоход с такой системой тормозит теперь мягко, а не встает словно вкопанный.

Японские хитрости в целом сделали мотор и снегоход эластичным (с удобным и мощным троганьем), тяговитым на средних оборотах и скоростях и резвым на максимуме. Почти идеальный мотор. Но это на чертеже. В сибирском снегу так же?

РОДЕО В СИБИРИ

Складный аппарат, умеренно высокий, с удобной посадкой, хорошей эргономикой, доступными (не забывайте, в толстых перчатках) органами управления. Довольно высокое и широкое стекло закрывает грудь и руки. На морозе с мелким щитком далеко не уехать, а у нас маршрут километров тридцать.

Пускаю мотор. Как же смачно он заурчал. Медленно нажимаю лепесток газа. Зачем торопиться? Еще успею насладиться взрывным характером литрового чудовища, ведь впереди целый день. Машина без провалов и рывков, плавно трогается, словно и не снегоход с внушительном траком, а автомобиль на ровном асфальте. Проверяю работу усилителя, вращаю рулем, переезжаю глубокую колею. Препятствие прошел и не заметил. Очень удобно. Работает усилитель.

Открываю дроссель еще больше: обороты переваливают за 5 тысяч. Мощно, все как в книжке. Еще больше – и тут снежик срывается с катушек и превращается в ураган. Вот именно этого я и ждал от «Апекса». Узнаю знаменитый подхват «Ямахи-R1». Долой степенность и благоразумие, эта машина призвана дарить безграничную радость! Несусь далеко за сотню и, кажется, уже за гранью своих возможностей. Как же «Апекс» отменно держит направление и ловко отрабатывает подвеской плавные изгибы дороги, не отлипает при приземлении после

короткого полета! На «бездорожье» будет не хуже?

ВНЕДОРОЖНИК

Сбрасываю немного газ и резко вывожу «Апекс» за пределы трассы – на лед реки с неглубоким снегом (но в ямках он пухлый) и небольшими торосами. Полностью жать гашетку на таком покрытии – безумие, «разобраться» можно на первой же кочке. Сбрасываю. И лишь иногда и коротко открываю дроссель на 100 процентов. Здесь «Ямаха» не так хороша, как на ровной дорожке. Тяжелый передок машины дает о себе знать: если вовремя не вывеситься глубоко назад, можно запросто воткнуться носом, в прямом смысле.

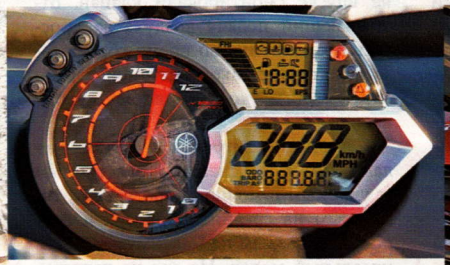
Утяжеленная часть отрицательно сказывается и на управляемости. При резком повороте прежняя модель «Ямахи» могла долго скользить вывернутыми лыжами по прямой, не желая писать намеченную ей дугу. «Апекс» с новой подвеской частично решил эту задачу и уже рулится хорошо, но к настройкам усилителя еще придется привыкнуть. На средней скорости связь с дорогой хотелось бы иметь почетче – меньше просить помощи усилителя. Сейчас не всегда удается точно соразмерять усилие рук, оттого отправляешь лыжи на больший угол, чем надо. Машина неявно, но рыскает.

На сладкое осталась целина. Освоившись с аппаратом, смело завожу «Апекс» в нетронутые снега. Там, если встать, по грудь будет. Тяжелая машина на малом газу норовит зарыться, но стоит преодолеть страх, прибавить, «Ямаха» всплывает в секунду. Скользить на ней удобно и приятно, словно на вейке за катером. Не ожидал, что на косогоре она четко отреагирует на перераспределение веса. Встал на одну сторону – «Ямаха» выровняла корпус, легко спустилась в овраг и так же послушно взлетела на гору.

Словом, возможности «Апекса» гораздо шире описанных маркетологами, типа «отдых и немного спорта». Как раз наоборот: много, много спорта, и без перерыва на обед – иначе зачем ему 150 сил на 11 тысячах?

Машина удалась, все обещанное подтвердилось на деле. Усилитель руля – устройство очень полезное. Полагаю, нечто подобное скоро увидим на машинах других марок. Мотор – на «отлично». Осталось дождаться глубоких снегов и проложить маршрут уже не на 30, а на 300 километров. На таком ничего не страшно, даже метель – он быстрее метели! ЗР

Регулируемые амортизаторы показали себя с лучшей стороны: после любого прыжка они держали машину на дороге, словно приклеенную.



На 11 тысячах оборотов мотор выдает 150 сил. Ускорение, как на дрэге! Главное – за руль держись покрепче.

Выведенные под седло «дымоходы» – очень красиво и грамотно с конструкторской точки зрения.

Пластик прочный. Проверено: разок перевернул машину в полете и крепко приложил на снег – ничего не раскололось.

92

Птица счастья

Полвека назад эта модель была знаменита и желанна у себя на родине и даже повлияла на мировоззрение некоторых наших соотечественников. С «Тандербёрдом» 1958 года во времени путешествовал Сергей Канунников. Фото Александра Кульнева.

Узкие брюки-дудочки, пиджак в полоску, галстук расцветки «пожар в джунглях» или огромный воротник рубашки поверх пиджака. А над всем этим желателен кок зачесанных назад блестящих волос. Так должен выглядеть человек, сидящий за рулем этого шикарного красно-белого купе. Ну а из приемника, вероятно, доносится тенор Элвиса Пресли. Что он там поет в середине 1950-х? Кажется, о «предчувствии любви» или «Тюремный рок» из полицейской мелодрамы «Кинг Креол»…

АМЕРИКАНСКИЙ СТИЛЯГА

Просто невозможно, находясь рядом с этой машиной, тем более сидя в ней, думать о чем-то плохом! В мире, где живет такой пижон, сияющий яркими красками и щедро наложенным хромом, не может быть неприятностей, проблем и дурного настроения. Нужно не терять уверенности – завтра будет еще лучше, чем сегодня, светиться белозубой (или хоть какой) улыбкой и мурлыкать нечто о весне и любви.

«Тандербёрд» неторопливо плывет, подставив длинные, причудливо изогнутые бока солнцу. Стараюсь соответствовать: расслабившись в широком кожаном кресле, слегка

покачиваю невесомым тоненьким рулем, заправляя огромный капот в тесноватые для красавца столь широкой «души» улицы. Педали газа касаюсь нежно, с ленцой. Можно, конечно, нажать и поглубже… Пятидесятилетний плейкар (по аналогии с плейбоем) поначалу задумывается, пытаясь понять, чего я от него хочу. Находит, наконец, пониженную передачу и, рыкнув 5,8-литровой «восьмеркой», присев на корму, удивительно резво ускоряется. Динамика, конечно же, далека от современной, но для такой расслабляющей сибаритским обликом и поведением машины – впечатляет. Забавно, тормознув перед светофором, наблюдать, как капот вальяжно покачивается.еще несколько секунд после остановки. На дорожных волнах сверхмягкая подвеска, с пружинами спереди и длиннющими рессорами сзади, способна довести до морской болезни. Но это не недостаток «Тандербёрда». Он из той страны, где уже в середине 1950-х мало кто помнил, что такое неровные дороги.

Пять с гаком метров длины, без малого три метра базы, V8 мощностью 304 л.с., трехступенчатый автомат – типичный «американец» своей эпохи. Ну, разве понарядней многих других, отличающийся от заокеанской автомобильной толпы – как самый отчаянный поклонник Пресли, одетый и причесанный под короля рок-н-рола, выделялся среди более умеренных детей одноэтажной Америки.

Представления об автомобильной роскоши в 1950-х были совсем другими. Дерево в автомобиле? Это для стареньких (из далеких 1940-х), поскрипывающих на кочках фермерских стейшн-вэгонов. А пижонское авто должно быть металлическим! Стали, потраченной на крышку бардачка, хватило бы, кажется, на капот современной малолитражки!

На европейских улочках «тандеру» тесно. Нам бы на 66-ю дорогу, по которой тысячи и тысячи американцев путешествовали в поисках удачи и счастья. А когда едешь в этом купе, кажется, где ни остановись, они – рядом.

ДЕТРОЙТСКИЙ ГРОМ

Коренные американцы – индейцы считали, что небесный гром производят крылья гигантской птицы, размах которых достигает шести метров. Это, кстати, даже подлиннее моего «Тандербёрда»!

Появление в 1955-м первого поколения модели, названной мифологическим именем, стало громом среди ясного неба для концерна «Дженерал моторс», упорно, но не слишком успешно продвигавшего спортивный «Шевроле-Корвет». Двухместный «Тандербёрд» компании «Форд» не менее изящен, хотя и не очень смел по дизайну, он комфортабельнее, мощ-

ПТИЧЬЯ ФАМИЛИЯ

Модель «Тандербёрд» компании «Форд» дебютировала в 1955 году. Автомобиль второго поколения стартовал в 1958-м. Машины оснащали двигателями V8 объемом 5,4 и 5,8 л (мощность 235 и 304 л.с. соответственно) и выпускали с кузовами купе и кабриолет. «Тандербёрдов» этого поколения до 1960 года изготовили 198 191, в том числе 11 860 кабриолетов. В 1958-м построили 37 892 автомобиля.

Блеск хрома, спидометр – в милях, «клюка» – под рулем. Налицо все признаки классического американского автомобиля.

Пятьдесят лет назад такая «музыка» и климатик были верхом шика.

Стиль «тандера» можно назвать кричащим, вычурным. Но не поддаться его очарованию труднее, чем признаться в этом.

Каждая деталь, в том числе рычаги ручного тормоза и вентиляции, – символ щедрости американской инженерной души.

Мощный тоннель подчеркивает: это спортивный автомобиль.

нее да еще дешевле «Корвета». Автомобиль сразу вызвал огромный интерес.

Правда, уже в 1958-м машины второго поколения (именно такие, как это красно-белое купе) разрослись во всех измерениях, стали четырех-, а не двухместными, обзавелись бо́льшими моторами. Ведь американцы все равно оставались американцами! На большинство из них машины длиной менее пяти метров навевали тоску и мысли о несложившейся жизни. Некоторые фаны первого «Тандербёрда» ворчали (и продолжают до сих пор!), но ответом им стал постоянно растущий спрос: с 1958-го по 1960-й он увеличился почти в два с половиной раза. Среди поклонников первого, сейчас считающегося классическим, «Тандербёрда» была Мерилин Монро. Несколько десятков «гром-птиц» ехали в колонне на инаугурации президента Джона Кеннеди. Но это была уже другая версия машины – 1961 года. А до него – в конце 1950-х «птица» прилетала в очень дальние края…

ДОБРО ПОЖАЛОВАТЬ ИЛИ...

Почти такой же автомобиль стоял в группе земляков – самых свежих моделей Большой американской тройки в парке Сокольники в 1959-м. Проспекты с той выставки до дыр залистывали поколения советских мальчишек да и (чего скрывать!) взрослых. Для некоторых из тех, кто посетил ту знаменитую выставку, особенно юношей, она стала поводом к первым сомнениям: а действительно ли все так, как рассказывают в школе и пишут в газетах? Ведь если такие – огромные, роскошные, мощные автомобили делают миллионами, то, значит, миллионы их и покупают! Для обитателей коммуналок, мечтавших о «Запорожце», это было смелым умозаключением.

Глотки свободы (Булат Окуджава еще не написал одноименную повесть о декабристах) в те годы становились все глубже. В 1957-м прошел фестиваль молодежи и студентов, хлынувших в Союз через появившиеся в «железном занавесе» прорехи. В 1958-м в Международном конкурсе пианистов и скрипачей имени Чайковского победил талантливый американец Ван Клиберн, ставший любимцем многих советских людей: оказалось, «в мире капитала» тоже есть обаятельные, улыбчивые парни. В 1959-м «Золотую пальмовую ветвь» в Каннах получил фильм Михаила Калатозова «Летят журавли». Еще недавно снять и увидеть такую картину в СССР было несбыточной мечтой. Сокольническая выставка 1959-го стала хоть и другого рода, но тоже приобщением к свободе. Была, правда, все в том же 1959-м история с Нобелевской премией Пастернака за «Доктора Живаго»… Потом разнос генсеком абстракционистов за неправильное искусство, а еще… Словом, много-много всякого. Но сегодня думать об этом не хочется.

Бурчит огромная V-образная «восьмерка», плавно, словно яхта на спокойном море, покачивается длиннющий кузов. Жаль, древний американский приемник вместо зажигательного рок-н-ролла шипит что-то невразумительное. Что ж, старые вещи можно нещадно выбрасывать – или бережно сохранять. Они, конечно, занимают место, собирают пыль и, как правило, плохо вписываются в современную жизнь. Зато иногда помогают не только поднять нечто из памяти, но даже прикоснуться к не пережитой самим эпохе, вспомнив из нее лишь самое хорошее, радостное и светлое. Такое настроение умеют навевать иные старые вещи – скажем, этот бело-красный «Тандерберд»… ЗР

Редакция благодарит за предоставленный автомобиль Мариса Межиупте.

Нам не дано предугадать?

В России поговорка «Как снег на голову» почему-то символизирует нечто неожиданное. Поэтому первые снегопады для нас традиционно сродни визиту инопланетян: дескать, ну надо же! Год назад по московским улочкам и магистралям между снежинками и сугробами продирался с камерой в руках Константин Якубов.

– Как дела?
– Как обычно… Сейчас пожары потушим, перекурим – и пойдем тепловозы из снега откапывать.
Народный юмор

Авария? К одному ряду незаконной парковки тут же добавляются еще два. И надолго: на холоде все движения замедленные… Зима ведь, чего же вы хотите-то?

Его лошадка, снег почуя… нет, вовсе не плетется, а выскакивает на встречку – любимую полосу чиновников всех рангов. А вот пожарная машина пусть тащится по правилам. Равно как и те, на чью голову вместе с первым снегом обрушиваются «цветомузыка» и вопли из матюгальника типа «Пшел вон!». А в заднем экипаже с синим «ведром» на крыше сидит барин.

Широкая московская улица минимум трехполосная. Но именно так она будет выглядеть ближайшие полгода. Виновата, конечно же, зима: снег мешает ездить машинам, а машины мешают убрать снег.

Парадный строй сотрудников очистки не может не радовать. К тротуару сгребут снег – и то хорошо. А там и лето не за горами.

Живут такие машинки, как в берлоге! И мешают всем, и не нужны никому, кроме бомжей, которые любят ночевать в подобных местах. До весны их, скорее всего, никто не тронет.

Мобильные «снегоборцы». Дело, наверное, хорошее, но знающие люди говорят, что снеготаялки принимают далеко не всякий снег! Ежели его привозит машина городской или окружной организации, водители которой имеют специальную пластиковую карту, – одно дело, а вот ежели ты сам, за свои деньги, расчистил площадку перед офисом – дуй со своим сугробом в Подмосковье. Попросту говоря, сваливай на обочину…

Вообще-то, эти оранжевые красавцы должны обеспечивать беспрепятственное движение. Им на роду написано регулировать и чистить, но… зима настала неожиданно! А русский человек и так проедет, если приспичит.

За рулем

№12 2010 · С АПРЕЛЯ 1928 ГОДА 954-й

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР
Антон Чуйкин
EDITOR-IN-CHIEF Anton Chuykin
ЗАМЕСТИТЕЛИ ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА
Вячеслав Субботин,
Дмитрий Федоров
ШЕФ ПО ТЕКСТУ
Владимир Аркуша
СОВЕТНИКИ
Марк Тилевич, Норберт Хоббхан
ИСПЫТАНИЯ, НОВИНКИ ТЕХНИКИ
Сергей Канунников (зав. отд.), Денис Арутюнян,
Сергей Воскресенский, Михаил Гзовский,
Сергей Клочков, Сергей Мишин,
Максим Сачков (зав. отд.), Юрий Тимкин
ЭКСПЕРТИЗА, СПЕЦПРОЕКТЫ
Михаил Колодочкин (зав. отд.),
Алексей Воробьев-Обухов
АВТОРЫНОК
Евгений Борисенков (зав. отд.),
Максим Гомянин, Павел Леонов,
Максим Приходько, Игорь Теременко
ЭКСПЛУАТАЦИЯ АВТОМОБИЛЕЙ
Андрей Сидоров (зав. отд.), Геннадий Емелькин,
Игорь Козлов, Эдуард Коноп
БЕЗОПАСНОСТЬ, ПРАВО
Игорь Моржаретто (зав. отд.),
Сергей Смирнов (юрист), тел. (495) 608-30-27
СПОРТ И ТЮНИНГ
Вадим Крючков (зав. отд.), Сергей Зиновьев,
Вадим Никишев
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПРОЕКТЫ
Владимир Соловьев (зав. отд.), Сергей Баландюк
ОФОРМЛЕНИЕ
Владислав Крупчинский (главный художник),
Олег Воеводов, Олег Юрков, Ольга Кладовикова,
Ольга Джишкариани; Александр Батыру,
Александр Кульнев, Георгий Садков,
Константин Якубов, Евгений Ветохин
ИНТЕРНЕТ-ПРОЕКТЫ
Аркадий Алексеев
РЕКЛАМНОЕ БЮРО «ЗА РУЛЕМ»
Степан Кузьменко (директор), Алексей Копотов,
Александр Мухин, тел. (495) 363-47-27
РЕАЛИЗАЦИЯ ЖУРНАЛА
Евгений Теременко, Геннадий Алидин
тел. (499) 267-30-65, 261-71-81
Формат 207×270 мм
Отпечатано в типографии ILTE (Италия)
Выходит один раз в месяц

ТИРАЖ 435 000 экз. Сертифицирован Национальной тиражной службой

УЧРЕДИТЕЛЬ ОАО «За рулем»
ИЗДАТЕЛЬ ООО «Издательство «За рулем»
ДИРЕКТОР Алексей Васин
Адрес: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10,
тел. 607-27-33, факс 737-43-07
E-mail: info@zr.ru, веб-сервер: http://www.zr.ru
107045 Russia, Moscow, Seliverstov lane 10
Editorial office Western Europe
Norbert Hobbhahn
Tel. 089/859 8782 Fax 089/859 8784
Hofmarkstr. 30, 82152 Planegg, Germany
Журнал зарегистрирован Комитетом РФ по печати.
Рег. № 0110728

Материалы, опубликованные в журнале, – собственность ООО «Издательство «За рулем». Их перепечатка допускается только с разрешения ООО «Издательство «За рулем».
Материалы под рубрикой «Рекламная публикация» печатаются на правах рекламы. Редакция не несет ответственности за достоверность информации, опубликованной в рекламных материалах.

Подписка на журнал в отделениях связи СНГ.
Цена экземпляра по каталогам Роспечати «Газеты, журналы» – 42 рубля, МАП «Почта России» – от 38 до 62 рублей, розничная цена – свободная.
Подписной индекс издания у Роспечати на полгода 70321, на год 72390, МАП на полгода 99122.

© «За рулем», 2010

В БЛИЖАЙШИХ НОМЕРАХ:

Уважаемые читатели! Чтобы дать больше места новой информации, мы решили разместить сводный указатель материалов, опубликованных «За рулем» в 2010 году, в архиве на сайте журнала по адресу: **www.zr.ru**

Патриоты проселка

Проходимость, комфорт и доступная цена: в каком соотношении наделены этими качествами «УАЗ-Патриот Спорт», «Шевроле-Нива» и сравнительно недорогой китайский вседорожник «Грейт Уолл Ховер»?

Пегасы нашли хозяев

Подведены итоги Гран-при «За рулем» – представляем лучшие автомобили 2011 года по выбору наших читателей.

Светлое чувство

Встречая темное время года, мы сравнили эффективность разных источников света.

Те, кто «переобувается» на зиму, не должны забывать и про переход на лето. Важность этой операции подтвердили испытатели ЗР.

С правом въезда в центр

Европейскому пикапу года – «Фольксвагену-Амарок» бросил вызов опытный грузовых дел мастер «Ниссан-Навара».

Поправка

В ЗР, 2010, № 11, на с. 150 межсервисный интервал в 15 000 км указан для автомобилей «Ситроен-Берлинго», выпущенных до 2010 года. С 2010-го компания увеличила интервал до 20 000 км; суммарные затраты на ТО «Ситроена-Берлинго», таким образом, равны затратам на обслуживание «Пежо-Партнер».